

El CETMO

Ejemplo de cooperación técnica en el
Mediterráneo Occidental

Enric Pons Agustí

Memoria del Master en Estudios Internacionales
Curso 2016-2017
Trabajo dirigido por: DRA. ANA MARÍA BADÍA MARTÍ

Resumen

El Mediterráneo representa un marco amplio y multidisciplinar donde desarrollar la cooperación y el diálogo. En este contexto se ubica el presente proyecto de final de máster, cuyo objetivo principal consiste en dar a conocer y analizar una pequeña entidad dedicada a la cooperación técnica en el ámbito de los transportes, con sede en Barcelona. Se trata del Centro de estudios de los transportes para el Mediterráneo Occidental, más conocido como CETMO.

El trabajo consiste principalmente en un estudio descriptivo del contexto en el que surgió el CETMO, los sucesos que llevaron a su consolidación y posicionamiento internacional, sus actividades más destacadas y las relaciones que ha establecido con otros actores internacionales en el desarrollo de su actividad.

Fruto del estudio realizado se concluye la importancia del factor geográfico y socioeconómico en el lanzamiento e impulso en la cooperación Mediterránea. Y en lo que se refiere al CETMO, se reconoce la singularidad de su funcionamiento y la relevancia de principios como la integración regional y la rigurosidad en su trabajo como elementos clave en la consecución de sus objetivos y el desarrollo de su actividad.

Palabras clave: Cooperación técnica, transportes, Mediterráneo Occidental, CETMO, GTMO 5+5

Con este trabajo de final de máster quiero expresar mi gratitud y admiración por el equipo humano y profesional del CETMO, pasado y presente, con el que he tenido la oportunidad de trabajar durante los 9 años que llevo formando parte del equipo.

Índice

RESUMEN	3
ÍNDICE	5
GLOSARIO	7
1. INTRODUCCIÓN	9
2. MARCOS DE COOPERACIÓN EN EL MEDITERRÁNEO OCCIDENTAL	11
2.1. La situación socioeconómica a finales del siglo XX.....	12
2.2. La cooperación europea en el entorno del ECOSOC.....	17
2.3. La cooperación euromediterránea de la Unión Europea	21
2.4. El Diálogo 5+5.....	28
2.5. La cooperación en el sector transporte en el ámbito mediterráneo.....	32
3. PROCESO DE INSTITUCIONALIZACIÓN DEL CETMO	36
3.1. Origen del CETMO.....	36
3.2. Consolidación del CETMO en el ámbito mediterráneo	44
3.3. Naturaleza jurídica del CETMO	56
4. LA ACTIVIDAD DEL CETMO	67
4.1. Dificultades y logros en la actividad desarrollada por el CETMO	68
4.2. Caso de estudio: las bases de datos del CETMO	75
5. CONCLUSIONES	81
5.1. Conclusiones relativas a la cooperación.....	81
5.2. Conclusiones relativas al funcionamiento y actividad del CETMO.....	82
6. BIBLIOGRAFÍA	85
6.1. Obras generales y monografías	85
6.2. Artículos en revistas especializadas y contribuciones a obras colectivas.....	86
7. DOCUMENTACIÓN	89
8. OTRAS FUENTES DE CONOCIMIENTO	97
ANEJO	99

Glosario

AIE:	Agencia Internacional de la Energía
BEI:	Banco Europeo de Inversiones
CAD:	Comité de Asistencia al Desarrollo
CE:	Comisión Europea
CEE:	Comunidad Económica Europea
CEPE:	Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa
CES:	Conferencia de Estadísticos Europeos
CETM:	Confederación Española de Transportes de Mercancías
CETMO:	Centro de Estudios de Transporte para el Mediterráneo Occidental
CTI:	Comité de Transporte Interior
DG TREN:	Dirección General para el transporte y la energía de la CE
DPTOP:	Departamento de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya.
ECITO:	Organización Central Europea de Transporte Terrestre
ECO:	Organización Económica del Carbón
ECOSOC:	Consejo Económico y Social de Naciones Unidas
EDI:	Intercambio Electrónico de Datos
EECE:	Comité Económico de emergencias para Europa
FET:	Foro Euromed Transporte
FETEIA:	Federación Española de Transitarios, Expedidores Internacionales y Asimilados
GTMO:	Grupo de Ministros de Transporte del Mediterráneo Occidental
IFI:	Institución Financiera Internacional
IRU:	Organización internacional del transporte por carretera
MOPTMA:	Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente
MTTC:	Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicación
OCDE:	Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos
ONG:	Organización No Gubernamental

OSCE:	Organización para la Seguridad y la Cooperación en Europa
PART:	Plan de acción regional para los transportes
PEV:	Política Europea de Vecindad
PGM:	Política Global Mediterránea
PMR:	Política Mediterránea Renovada
PTM:	Países Terceros Mediterráneos
UE:	Unión Europea
UMA:	Unión del Magreb Árabe
UpM:	Unión por el Mediterráneo
WP5:	Grupo de Trabajo sobre tendencias y economía del transporte del CTI

1. Introducción

Este trabajo de final de máster, “El CETMO. Ejemplo de cooperación técnica en el Mediterráneo Occidental”, es de interés para los estudios internacionales por el análisis que realiza sobre el Centro de Estudios de Transporte para el Mediterráneo Occidental (CETMO), una institución que trabaja en el ámbito de la cooperación internacional y cuyo origen, bajo los auspicios de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (CEPE), fue fruto de un acuerdo entre la Generalitat de Catalunya y el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicación (MTTC), actual Ministerio de Fomento. Además permite conocer también algunos detalles sobre la cooperación en el ámbito del transporte en el Mediterráneo, ámbito donde el CETMO desarrolla su actividad y sobre el que no existe mucha bibliografía.

Se ha elegido este tema en primer lugar, por la relación del autor con la institución ya que en el momento de su redacción llevaba 9 años trabajando en el CETMO, lo que le dio la posibilidad de conocer el mundo de la cooperación internacional en un sector tan específico como el transporte. Además, estos años de experiencia le conceden al autor ciertos conocimientos para hablar sobre la institución. Y en segundo lugar, por la vinculación de la temática con algunas de las asignaturas estudiadas a lo largo del máster, especialmente Cooperación al Desarrollo y Teoría General de las Organizaciones Internacionales.

En lo que concierne a los objetivos, este trabajo de final de máster tiene como principal objetivo dar a conocer el CETMO como centro involucrado en la cooperación en el ámbito del transporte en la región mediterránea, dado el desconocimiento existente en torno a la actividad del centro a pesar de sus más de 30 años de existencia. Pero además tiene otros objetivos más específicos que contribuyen a ese objetivo principal.

Concretamente este trabajo pretende describir la cooperación en el Mediterráneo Occidental a finales del siglo XX, ofreciendo un marco de contextualización del CETMO que permita situar su origen. Un segundo objetivo específico es la explicación del origen del CETMO y del papel que jugaron los actores involucrados, como elementos causantes de su actividad posterior y de las relaciones que estableció en el desarrollo de su actividad. Y finalmente, se dará a conocer la actividad del centro para obtener una visión clara de cómo ha participado en la cooperación de los transportes en el Mediterráneo Occidental.

Para lograr los objetivos que se acaban de plantear, se ha recurrido en muchas ocasiones a documentación interna del propio centro. El hecho que la cooperación en el ámbito de los transportes no esté muy publicitada, hace que indirectamente tampoco haya mucha información sobre las entidades que se dedican a ello, especialmente si se trata de pequeñas entidades como es el caso del CETMO. Por ese motivo toda la información relativa a la actividad del centro, su origen y su historia se ha obtenido de los propios archivos del CETMO. Se ha recurrido a correspondencia intercambiada con otras instituciones, actas de reuniones o programas de trabajo. Esta ha representado una de las principales dificultades del trabajo, principalmente por la dedicación a la revisión y selección de documentación que podría ser de utilidad. Algunos de los documentos más interesantes se han añadido en el Anejo del trabajo para facilitar su consulta en caso de interés.

Para enriquecer y contar con más precisión el recorrido y las vivencias del CETMO también se ha entrevistado a personas que han tenido o todavía tienen cargos de responsabilidad. Concretamente, se ha entrevistado al Sr. Saki Aciman, antiguo director general del CETMO durante casi 30 años y al Sr. Alberto Palacios, actual director técnico del centro y parte del equipo técnico desde 2002.

Sin embargo, para la obtención de toda la información de contexto del CETMO, que debe ayudar a entender mejor su origen y su historia, se ha recurrido a fuentes bibliográficas externas más tradicionales como obras generales, artículos en publicaciones especializadas en cooperación en el Mediterráneo o en relaciones internacionales, bases de datos socioeconómicas y páginas web. El contenido de varias asignaturas cursadas en el Master en Estudios Internacionales (MEI) ha sido de especial interés especialmente cuando se habla de organizaciones internacionales.

2. Marcos de cooperación en el Mediterráneo Occidental

El Mediterráneo tiene una larga historia marcada por el intercambio comercial. La relación y la interacción entre las diferentes culturas que conviven en él han sido una constante. Una de las maneras que esa relación se manifiesta hoy en día es a través de la cooperación.

En este capítulo se exponen los principales marcos de colaboración existentes en la región desde una perspectiva marcadamente europea. Para contextualizar esta cooperación, en primer lugar se realizará una breve introducción sobre la situación socioeconómica europea y del entorno mediterráneo a finales del siglo XX. La descripción de la realidad española y catalana tendrá también su espacio, como lugares de creación y establecimiento físico del CETMO.

Acto seguido se explicarán los marcos de cooperación para el desarrollo existentes en el Mediterráneo. En primer lugar, se presentará el Comité Económico y Social (ECOSOC), y se hablará especialmente de la actividad del Comité Económico para Europa (CEPE). Se describirán las principales temáticas en las que ha centrado su actividad desde su creación en 1947.

En segundo lugar se hablará de la cooperación euromediterránea promovida desde la Comisión Económica Europea (CEE) o Unión Europea (UE) según el año de referencia. Se mostrará un especial interés en el Proceso de Barcelona (o asociación euromediterránea) establecido en 1995, cuyo objetivo era crear una zona de estabilidad, seguridad y prosperidad común. En 2008, el Proceso de Barcelona dio lugar a la Unión por el Mediterráneo como consecuencia del impulso francés para renovar la iniciativa. También se hablará de la vertiente sur de la Política Europea de Vecindad (PEV), que concierne a los países mediterráneos.

El último marco de cooperación que se presentará será el Diálogo 5+5. Un foro informal de cooperación del Mediterráneo Occidental que reúne a cinco países del norte del Mediterráneo (España, Francia, Italia, Malta y Portugal) y a cinco países del sur del Mediterráneo (Argelia, Libia, Marruecos, Mauritania y Túnez). Este foro se inició en 1990

con reuniones de los Ministros de Asuntos Exteriores de los países miembros, pero con el tiempo se extendió a otros ámbitos como la defensa o el transporte, entre otros.

El Mediterráneo también destaca por su importancia en el ámbito del transporte. Ubicado entre África, Asia y Europa ha actuado como elemento de unión entre ellos, contribuyendo al desarrollo del transporte marítimo. Esta importancia sigue viva hoy en día como una de las rutas marítimas más transitadas del mundo, representando una oportunidad para los países ribereños. Y es en el sector de los transportes donde el CETMO desarrolla su actividad. Por ese motivo y para cerrar el capítulo se presenta la actividad desarrollada en los distintos marcos de cooperación en el ámbito del transporte.

2.1. La situación socioeconómica a finales del siglo XX

La intención de este apartado es ayudar a entender en qué contexto se desarrollaron las políticas de cooperación en el Mediterráneo a finales del siglo XX. Por ese motivo se presentará la situación socioeconómica y los principales sucesos que se produjeron en la CEE y posteriormente en la UE, en la región mediterránea, en España y en Cataluña durante ese período, por tratarse de las zonas geográficas vinculadas al CETMO.

La CEE inicia la última parte del siglo XX con su ampliación hacia el Mediterráneo. Grecia se incorporó en 1981 y España y Portugal en 1986, alcanzando los doce estados miembros¹. Durante ese período se firman varios tratados. Especialmente importantes fueron el Acta Única Europea y el Tratado de Maastricht. El primero representa las bases para la libre circulación de personas, mercancías, capitales y servicios, pasando del mercado común al mercado interior, lo que suponía la eliminación de las fronteras

¹ Página web de la UE sobre su historia: https://europa.eu/european-union/about-eu/history_es

interiores. El segundo, también denominado Tratado de la Unión Europea, añadía a los tratados existentes la regulación de la política exterior y de seguridad y de los asuntos de justicia e interior. Es considerado uno de los tratados fundacionales de la UE².

A pesar de todos estos hechos, el suceso más importante a nivel geopolítico fue la caída del muro de Berlín, el 9 de noviembre de 1989. Suponía el fin de la guerra fría, el inicio del fin de los regímenes comunistas en Europa y con ello la posibilidad de acercamiento de las dos Europas.

A nivel socioeconómico, el principal problema dentro de la CEE en este período fue el paro. Principalmente como consecuencia de las medidas adoptadas para dar una mayor estabilidad a la región. Fue especialmente importante en países mediterráneos como España, Francia, Grecia o Italia donde la tasa de paro superaba el 10%.

La década de los 80 empezó con la crisis del petróleo, pero a mediados de la década ya se había producido una cierta mejora económica y las políticas públicas apostaron por la liberalización de los mercados para lograr un aumento de la competitividad y la reducción de la inflación. Esta liberalización contribuyó a que muchas empresas se expandieran fuera del territorio nacional. El proyecto de integración europea (económica y política) representaba un elevado potencial de crecimiento para la CEE y era visto con interés en Europa del Este con quien se restablecieron antiguas relaciones tras la caída del muro de Berlín.³

² Ídem.

³ BRIGGS, A. & CLAVIN, P. *Historia contemporánea de Europa. 1789-1989*, 1ª edición, CRÍTICA, Barcelona, 1997.

Durante la década de los 80 el Mediterráneo se percibió como una zona de elevada importancia geo-estratégica por su influencia en el comercio mundial, uniendo Europa, África y Asia y por la existencia de recursos petrolíferos y de gas natural. Esta confluencia de territorios de características socio-económicas diversas, y especialmente la falta de empleo entre los sectores más jóvenes de la población en la orilla sur del Mediterráneo, convierte los fenómenos migratorios en una de las principales problemáticas de la región. Una problemática que se amplía por los distintos ritmos de crecimiento de la población entre ambas orillas del Mediterráneo

Otro elemento que caracteriza principalmente el sur de la región a finales del siglo XX y que se ve afectado por la situación socioeconómica, es el rebrote de los movimientos islamistas. En algunos casos llegan a generar tensiones entre países pero también tensiones de orden interno⁴.

En el aspecto económico, a las puertas del siglo XXI el 88% de la riqueza del Mediterráneo se concentraba en España, Francia, Italia y Grecia, lo que hace evidente las diferencias económicas entre el norte y el sur. Además, los procesos de globalización no tuvieron en la orilla sur la importancia que sí alcanzaron en otras regiones del planeta también en vías de desarrollo. Lo que generó un cierto aislamiento dentro del sistema global. Otro de los problemas de esos años en el Mediterráneo era la excesiva urbanización de sus costas. 150 millones de personas vivían de forma permanente, pero además recibía 110 millones de turistas anualmente. También hay que destacar la sobreexplotación de los recursos pesqueros y la polución del Mediterráneo.⁵

⁴ FERNÁNDEZ ESPESO, C., “Elementos de conflictividad en el Mediterráneo”, en *Cuadernos de estrategia* N°47, Ministerio de Defensa, Madrid, 1992, p 9-18.

⁵ BARBÉ, E., “Europa y el Mediterráneo en el contexto internacional”, en *El Mediterráneo, nuevas perspectivas internacionales*, 1ª edición, Icaria, Barcelona, 1999, p 45-58.

En lo que se refiere a España, los 80 empezaron inmersos en una crisis internacional como consecuencia de la subida del precio del petróleo. Aunque a mediados de la década el país ya vivía una moderada recuperación gracias al comercio internacional y a las expectativas generadas por la incorporación a la UE. Esta década estuvo marcada económicamente por una política basada en la lucha contra la inflación y la reducción del déficit público.

Al crecimiento económico vivido a finales de los 80 le sigue una intensa crisis entre los años 92 y 94. Se registran tasas de desempleo récord que alcanzaron el 24%⁶. Superado este breve período de crisis, España experimenta una etapa de expansión que impulsa su economía hasta ya entrado el siglo XXI.

Los 90 también destacaron por el interés por la convergencia hacia los parámetros económicos europeos para lograr una integración total en la Unidad Monetaria Europea. Esto se tradujo en la búsqueda de la estabilidad macroeconómica y en un crecimiento sostenido a partir del control de la inflación y la reducción de déficit público.

El crecimiento experimentado en España en estos últimos 20 años del siglo XX estuvo acompañado de una reestructuración de sus sectores productivos. El sector servicios tuvo un crecimiento estable y continuado, situándose cerca del 60% del PIB a finales del siglo XX. La construcción mantuvo sus cifras. Y la agricultura y la industria redujeron su peso en el conjunto de la economía española, con porcentajes inferiores al 5% y al 20% del PIB respectivamente⁷. Esta transformación se debió en parte a la incorporación a la UE. En un caso para evitar la generación de excedentes y cumplir con los cupos agrarios europeos y en el otro por su afectación a las industrias de bajo nivel tecnológico menos competitivas.

⁶ Página web del Instituto Nacional de Estadística: <http://www.ine.es/>

⁷ *Cataluña y España en cifras*, Bolsa de Barcelona, Barcelona, 2013.

La incorporación a la UE implicó la apertura a la competencia exterior y el refuerzo de la interior tal como ocurría en los países europeos más destacados.⁸

La situación que vive Cataluña a finales del siglo XX es muy similar a la vivida por el conjunto del estado español. Además se inicia una primera fase de desarrollo autonómico que se traduce en la aprobación del primer estatuto catalán en 1979. Los años 80 empiezan en Cataluña con las elecciones al Parlament. En esta fase, a Cataluña se le otorga un nivel de competencias superior a otras comunidades autónomas. Como ocurrió también con el País Vasco, Navarra, Galicia y Andalucía. Aunque estas diferencias son prácticamente eliminadas a inicios de los 90, durante una segunda fase en la que se produce una homogeneización autonómica⁹.

Tal como ocurrió en el conjunto de España, Cataluña vivió a finales del siglo XX una expansión del sector servicios. En él, el turismo tuvo un papel destacado produciendo el 12% del PIB y los Juegos Olímpicos de 1992 contribuyeron a potenciar mundialmente la ciudad de Barcelona. El sector servicios representaba el 55% del PIB a finales de siglo.

En lo que se refiere al resto de sectores, la agricultura conservó sus bajos porcentajes en población activa y PIB con una leve recuperación. Por su parte, la industria sufrió un importante descenso, pasando de alrededor del 40% al 25% del PIB. Este descenso del peso de la industria llevó asociado también el aumento del paro. Igual que ocurrió en el resto de España y de Europa. A pesar de ello, Cataluña continuó siendo la primera zona industrial de España. Finalmente el sector de la construcción tuvo un dinamismo

⁸ ROJO, L.A., "La economía española en la democracia (1976-2000)" en *Historia económica de España, siglos X-XX*, 1ª edición, CRÍTICA, Barcelona, 2002, p 397-436.

⁹ ARAGÓN REYES, M., "La construcción del Estado autonómico", en *Cuadernos constitucionales de la Cátedra Fadrique Furió Ceriol N 54-55*, Universitat de Valencia, Valencia, 2006, p 75-95.

vinculado al crecimiento urbanístico y al turismo, con una tendencia creciente que a finales de siglo se situó cerca del 10% del PIB¹⁰.

2.2. La cooperación europea en el entorno del ECOSOC

Presentada la situación socioeconómica de los distintos ámbitos geográficos para entender el contexto en el que se produce el origen del CETMO, el siguiente paso consiste en conocer cuáles eran los marcos de cooperación que existían en este período en los distintos ámbitos y cuál ha sido su evolución.

En el ámbito europeo conviene destacar la actividad del ECOSOC en general y de la CEPE en particular. El ECOSOC es uno de los seis órganos principales de las Naciones Unidas y tiene por objetivo la promoción del desarrollo sostenible en sus dimensiones económica, social y ambiental. Además representa el lugar donde reflexionar, discutir y acordar los objetivos convenidos internacionalmente¹¹. Dentro del ECOSOC se establecieron 5 comisiones regionales, siendo la CEPE la Comisión Económica para Europa.

La CEPE fue creada en 1947 con el objetivo de cohesionar Europa en un período marcado por la guerra fría, la pérdida de las colonias y el proceso de integración europea.

Tras el fin de la segunda guerra mundial, tres instituciones se establecieron fuera del marco de las Naciones Unidas para hacer frente a los problemas económicos inmediatos: el Comité Económico de Emergencia para Europa (EECE), la Organización Económica

¹⁰ *Cataluña y España en cifras*, Bolsa de Barcelona, Barcelona, 2013.

¹¹ Página web del Comité Económico y Social de Naciones Unidas: <https://www.un.org/ecosoc/>

del Carbón (ECO) y la Organización Central Europea de Transporte Terrestre (ECITO). Eran conocidas como las “E-organizaciones”. Sin embargo, se consideró necesario el establecimiento de una organización encargada de la gestión de los problemas económicos y de reconstrucción europea de largo plazo, dando lugar a la CEPE en 1947 (Resolución 36 (IV) del ECOSOC)¹².

Tras su creación, uno de sus principales objetivos fue mostrar la independencia de la comisión con análisis e investigaciones basados únicamente en estándares profesionales de la investigación científica, obteniendo un mayor valor añadido que los análisis generados por alguno de los dos bloques en los que se dividía Europa. Entre estos trabajos destaca la *Economic Survey of Europe*, elaborada entre 1948 y 2005, ofreciendo un análisis completo de la evolución y las perspectivas económicas en la región de la CEPE.

Dejada la dirección del plan Marshall para la reconstrucción de Europa en manos de los países, a la CEPE se le pidió centrar su actividad en los aspectos técnicos, especialmente aquellos heredados de las “E-organizaciones”. El trabajo realizado como continuación de las organizaciones vinculadas al carbón y al transporte permitió a la CEPE mantener los vínculos entre las dos partes de Europa a través de la definición de convenciones, normas y estándares.

Más concretamente, los trabajos del ETICO tuvieron continuidad con el Comité de Transporte Interior (CTI), establecido en 1947. Distintas convenciones y acuerdos fueron alcanzados desde sus inicios para la facilitación del transporte en temas como la señalización o los trámites aduaneros. Posteriormente, se centró en problemas más a largo plazo derivados del crecimiento del transporte por carretera, el avance tecnológico y el incremento del comercio intermodal. A partir del intercambio de experiencias para

¹² Doc. ONU. E/ECE/291 – ECE. *The First Ten Years. 1947-1957*, UNECE, Geneva, 1957.

mejorar los sistemas nacionales y difundir las tecnologías más eficientes, el CTI empezó a tratar temas de economía del transporte, calculando y comparando los costes económicos de los distintos modos de transporte.

Las estadísticas fueron otro tema de interés. Su análisis era visto como una herramienta necesaria para el diseño de políticas efectivas que ayudarían a la recuperación del comercio o a la gestión de servicios de salud o educación. Tal era la utilidad que se le intuía que se creó la Conferencia de Estadísticos Europeos (CES). Su finalidad era lograr una mejor coordinación entre las agencias internacionales implicadas con estadísticas europeas y unos intercambios de información más sistemáticos. Se convirtió en un modelo de cooperación entre entidades regionales y globales y un importante instrumento de coordinación de la actividad estadística en Europa. Su trabajo permitió identificar carencias y realizar ajustes ante las necesidades cambiantes de la sociedad europea.

A mediados de los 50, el período de reconstrucción había terminado y Europa se enfrentaba al reto de un crecimiento sostenido a largo plazo. La CEPE promovió el intercambio de experiencias y la difusión de conocimiento en políticas nacionales y ámbitos técnicos. Y especialmente ayudó a crear redes amplias y duraderas entre especialistas y responsables de decisión en sus áreas de actividad.

Durante esta época también estudió los precios del petróleo en la Europa Occidental a raíz de las preocupaciones expresadas por el Comité del Carbón sobre la competencia de los productos derivados del petróleo. El estudio no se distribuyó oficialmente. El problema de la energía ya se discutió abiertamente durante los 70, pero la CEPE no pudo ocupar un rol central en política energética por la oposición de los gobiernos y del secretariado de Nueva York. En contraprestación los gobiernos occidentales crearon la Agencia Internacional de la Energía (AIE) dentro de la OCDE, y la CEPE siguió tratando aspectos más técnicos.

A finales de los 60 también se convirtió en un foro para el estudio, el intercambio de información y la elaboración de recomendaciones vinculadas al medio ambiente. Así, durante los 70 introdujo la idea que la mejora medioambiental requería cambios en los hábitos de vida. Y a finales de los 80 e inicios de los 90 logró progresos significativos

entre los gobiernos de los países CEPE, especialmente en lo que se refiere a la contaminación atmosférica transfronteriza.

Con la caída del Muro de Berlín, la CEPE fue marginada en el proceso de asesoramiento político, asistencia técnica y financiación a los países del este y sur de Europa. A inicios de los 90, disponía de un conocimiento de los países del este de Europa mayor que cualquier otra organización. Se temía que la CEPE no iba a apoyar los cambios radicales que iban a proponerse y aquellos que fueron a dar asesoramiento ignoraron o desconocían todos los instrumentos que había desarrollado como puentes entre el este y el oeste¹³. Instrumentos en los ámbitos del comercio, el transporte, el medioambiente y la energía, algunos ya citados anteriormente. Sin embargo, la CEPE desarrolló progresivamente su asistencia técnica con el objetivo de ayudar a los países del este y sur de Europa a adoptar e implementar las convenciones, normas y estándares aceptados internacionalmente, así como a desarrollar mecanismos de cooperación transfronteriza en un ámbito subregional. Gran parte de estas actividades fueron promocionadas para apoyar los esfuerzos de reconstrucción y restaurar el diálogo entre los países afectados.

En conclusión, la CEPE ha sido un actor que desde sus inicios intentó establecer puentes entre los bandos surgidos de la segunda guerra mundial a partir del desarrollo de aspectos técnicos. Adoptando un enfoque neutral, independiente de las opiniones de los distintos gobiernos, para que la rigurosidad del trabajo realizado a lo largo de su historia no pudiera quedar en entredicho. El fin era contribuir a la reconstrucción de un continente dividido. Pero seguramente esta neutralidad, le hayan costado quedar relegada a un segundo plano en alguno de los momentos más trascendentes del continente europeo, a pesar de toda su experiencia y del conocimiento recogido.

¹³ BERTHELOT, Y. & RAYMENT, P., *Looking Back and Peering Forward. A Short History of the United Nations Economic Commission for Europe, 1947-2007*, 1st edition, UNITED NATIONS, Geneva, 2007.

Con un interés prioritario en los países europeos, y con una mirada que se dirige más hacia el continente asiático que hacia el africano, la ribera sur del Mediterráneo es vista como uno de los retos a los que deberá hacer frente la región.¹⁴

2.3. La cooperación euromediterránea de la Unión Europea

El segundo marco de cooperación que se describe es el desarrollado por la UE en el ámbito euromediterráneo. Se trata de una cooperación que prácticamente se remonta a sus orígenes. Las políticas llevadas a cabo por la UE con sus vecinos mediterráneos han evolucionado en lo que a enfoque y objetivos se refiere.

Durante los años 60 e inicios de los 70 la entonces llamada CEE firmó distintos acuerdos de carácter económico con los países terceros mediterráneos (PTM)¹⁵. Acuerdos que tenían su origen en las tradicionales relaciones existentes entre algunos países miembros de la CEE y otros países mediterráneos. Presentaban distintos niveles de compromiso según el país. En realidad, estos primeros acuerdos respondían más a un interés de los países no comunitarios para asegurarse la prioridad de sus productos en el mercado de la CEE. Principalmente productos industriales y agrícolas. Estos acuerdos no tenían un modelo común de actuación, de modo que se generaban diferencias entre las relaciones bilaterales.

Pero a partir de 1972 se estableció la Política Global Mediterránea (PGM), que pretendía dar un enfoque común a los acuerdos con los PTM, pero también abarcar temas más allá

¹⁴ Ídem.

¹⁵ Países terceros mediterráneos (PTM) es la terminología que se utiliza para referirse a los países mediterráneos que no forman parte de la UE o de la CEE según el año al que se haga referencia.

del ámbito económico. Este nuevo contexto sirvió para renovar antiguos acuerdos de colaboración con los tres países del Magreb central (1976) y con los países del Mashrek (1977), que tenían un alcance más limitado. Pero la iniciativa no fructificó, en parte por las condiciones de la Política Agrícola Comunitaria y por las crisis económicas vividas durante los 70 que llevaron a la CEE a aplicar algunas medidas proteccionistas que perjudicaron a algunos de estos PTM.

Además, la incorporación de nuevos países dentro de la CEE suponía una redefinición de la situación económica y comercial de la comunidad, que afectaba a los PTM. Para la mayoría de estos países, la CEE representaba el principal socio comercial y la incorporación de nuevos miembros a esta comunidad, con una producción muy similar a la suya, implicaba que muchos de sus productos quedaban fuera porque la propia CEE ya cubría su demanda.¹⁶

Pero la caída del Muro de Berlín en 1989 implicó un cambio de las relaciones de la CEE con los países de Europa central y oriental, pero también con sus vecinos mediterráneos. En 1990 se definió la Política Mediterránea Renovada (PMR) dentro de lo que quería ser una nueva política de proximidad de la CEE. La PMR pretendió dar respuesta a las necesidades de los años 90 fortaleciendo el diálogo político y económico. Esta respuesta se basó en concesiones en el ámbito comercial, con la mejora del acceso de los productos agrícolas al mercado comunitario y una recuperación progresiva del libre acceso al mercado del sector textil. Otro elemento destacado de esta PMR fue el incremento del apoyo financiero que se destinaba a los países mediterráneos. Se incorporó una línea financiera destinada a proyectos compuestos por países de ambas orillas, dando lugar a los programas Med. Al final la PGM y la PMR fueron políticas básicamente comerciales.

¹⁶ KHADER, B., *Europa y el Mediterráneo: del paternalismo a la asociación*, 1ª edición, Icaria, Barcelona, 1995.

Pero la PMR solo fue una medida transitoria. Tanto a la PMR como a la PGM se les achacó su poca influencia para motivar el desarrollo de los PTM¹⁷. Durante los años siguientes al lanzamiento de la PMR, creció la opinión de que la situación sociopolítica de la región mediterránea exigía que la cooperación en la región fuera más allá de los aspectos económico-comerciales¹⁸. Empezó a surgir la idea de “asociación” o “partenariado” para desarrollar las relaciones en el ámbito mediterráneo. El fin fue incluir los temas político, social y cultural dentro de la cooperación.

La Declaración de Barcelona¹⁹ adoptada durante la Conferencia Euromediterránea de Barcelona²⁰ celebrada el 27 y 28 de noviembre de 1995, pretendió avanzar hacia esta idea de Asociación Euromediterránea rompiendo de este modo, con el enfoque que había seguido la UE hasta el momento. Representó uno de los momentos más importantes de la colaboración euromediterránea²¹ porque estableció las bases para el diálogo euromediterráneo. El proceso surgido de esta conferencia también se conoce como Proceso de Barcelona.

¹⁷ CASTRO RUANO, J.L., “La política euro-mediterránea: Entre la asociación y la nueva vecindad de la Europa ampliada”, en *Anuario de derecho internacional- Vol. XIX*, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Navarra, Pamplona, 2003, p 139-184.

¹⁸ RUFINS MACHÍN O., “La política mediterránea de la Unión Europea” en *África América Latina. Cuadernos n°22*, SODEPAZ, Madrid, 1996, p 111-134.

¹⁹ Declaración de Barcelona, 27-28 de Noviembre de 1995 (ver anejo). Adoptada en la Conferencia Euromediterránea. Declaración adoptada en el marco de la Unión Europea y sus relaciones con los PTM.

²⁰ La Conferencia Euromediterránea reunió a 27 países: los quince miembros de la UE en 1995 y doce PTM (Argelia, Autoridad Palestina, Chipre, Egipto, Israel, Jordania, Líbano, Malta, Marruecos, Siria, Túnez y Turquía); además de representantes de la Liga Árabe, la UMA y Mauritania como parte del Magreb.

²¹ BAYÓN, D., “La Unión por el Mediterráneo: al final, una etapa más en el Proceso de Barcelona”, en *UNISCI Discussion Papers N°17*, UNISCI, Madrid, 2008, p 203-212.

Pero durante el 27 y 28 de noviembre de 1995, en paralelo a la conferencia ministerial, también se celebró un foro civil euromediterráneo con diferentes seminarios temáticos. Su finalidad era la representación, análisis y comprensión, en el ámbito euromediterráneo, de las distintas áreas temáticas. Parte de las conclusiones de este foro civil se recogieron en el documento resultante de la conferencia ministerial, la Declaración de Barcelona.

El objetivo final de la Asociación Euromediterránea era la creación de una zona de paz, estabilidad política y de seguridad. Para lograrlo se definieron tres pilares en los que trabajar.

El primero hablaba de la colaboración política y de seguridad. A través de un diálogo político más regular e intenso y en base al respeto de los derechos humanos y de los principios democráticos se pretendía establecer un área común de paz y estabilidad.

El segundo se refería a la colaboración económica y financiera. Tenía como principal objetivo el establecimiento de una zona de libre comercio en 2010. Debía alcanzarse a través de un desarrollo económico-social sostenible y equilibrado.

Y el tercero era la colaboración en los ámbitos social, cultural y humano. Debía favorecer y promocionar el papel de la sociedad civil y sus organizaciones. Se hablaba de acciones para consolidar instituciones democráticas, fomentar una cooperación descentralizada o reducir las presiones migratorias, entre otras.

La Asociación Euromediterránea definía un marco multilateral en el que la colaboración de los países con la UE debía traducirse de forma bilateral a través de los Acuerdos de Asociación, los sustitutos de los Acuerdos de Cooperación que se firmaban desde los años 70.

Pero diez años después de su aprobación, las diferencias socioeconómicas y políticas entre ambas orillas del Mediterráneo dificultaban el avance de las relaciones y los ciudadanos prácticamente no podían percatarse de los progresos. El Mediterráneo seguía siendo una zona inestable y el espacio de libre cambio que se quería alcanzar no era igualitario: primaba los productos manufacturados industriales (beneficiando a los países

comunitarios) y restringía el sector agrícola (perjudicando al resto de países mediterráneos). Además el interés de la UE priorizaba las relaciones bilaterales por encima de las multilaterales a través de los Acuerdos de Asociación, cuyos procesos de adopción y ratificación fueron excesivamente lentos.

En 2003 se definió la Política Europea de Vecindad (PEV), una nueva política enmarcada dentro del gran proceso de ampliación vivido por la UE a inicios del siglo XXI. Ajustándose mejor a las nuevas fronteras exteriores de la UE, la PEV ofreció una aplicación diferenciada para cada región. Consolidada por el Tratado de Lisboa, pretendió ser un valor añadido al Proceso de Barcelona reforzando la dimensión bilateral sobre la regional²².

Esta dimensión bilateral se basó en un trato individual de los países con la UE a partir de planes de acción destinados a llevar a cabo reformas económicas, políticas e institucionales, cuyo cumplimiento tenía asociado la posibilidad de un acceso gradual al mercado interior comunitario (excluyendo la mano de obra).²³

Se consideró como una política complementaria al Proceso de Barcelona, pero no logró despertar demasiado interés entre los países mediterráneos. Entre su enfoque normativo europeizador, su política de recompensa (ofrece compensaciones o beneficios a los países a medida que éstos aplicaban medidas de restructuración) y que el acceso al mercado único europeo se veía muy lejano, hubo países que incluso rechazaron la elaboración de un

²² GUINEA, M., “La política europea de vecindad hacia el Mediterráneo (2003-2015): impotencia de la Unión Europea ante un entorno cada vez más hostil”, en *Revista UNISCI, Discussion Papers N°39*, UNISCI, Madrid, 2015, p 253-272.

²³ BARBÉ IZUEL, E., MESTRES I CAMPS, L. & SOLER I LECHA, E., “La política mediterránea de España: entre el Proceso de Barcelona y la Política Europea de Vecindad”, en *Revsta CIDOB d’afers internacionals* 79-80, Fundación CIDOB, Barcelona, 2007, p 35-51.

plan de vecindad. Una de las principales críticas que se le hizo a esta política fue el mayor interés presentado por los países del este de Europa que por los países de la ribera sur mediterránea²⁴.

Diferentes estudios de la primera década del siglo XXI²⁵ defendían que las políticas europeas hacia el Mediterráneo no dejaran de lado la promoción de la democracia en la región, tal y como ya se contemplaba en uno de los pilares de trabajo del Proceso de Barcelona. Francia, con Nicolas Sarkozy a la cabeza, estaba muy interesada en redinamizar la cooperación euromediterránea. Así, el 13 de julio de 2008 se celebró en París una reunión a la que participaron entre otros, los 39 jefes de estado y de gobierno²⁶, el Presidente de la CE, el Secretario General del Consejo de la UE y el Secretario General de la ONU. Fruto de esta reunión, el 15 de julio de 2008 se acordó la Declaración²⁷ por la cual se crea la Unión por el Mediterráneo (UpM). Con el acervo del Proceso de Barcelona y el fin de reforzar la nueva PEV, la iniciativa mantendría los principios de creación de un área de paz, democracia, prosperidad y comprensión humana, social y cultural. Partiría de una cooperación multilateral que contribuyera a la integración y cohesión regionales.

²⁴ KÉFI, R., “La sociedad civil en el Partenariado Eurmediterráneo”, en *Anuario IEMED del Mediterráneo 2009*, IEMED, Barcelona, 2009, p 85-93.

²⁵ RAKKAH, A., “La politique Européenne en Méditerranée”, en *Oasis* nº14, Centro de Investigaciones y Proyectos Especiales, Facultad de Finanzas, Gobierno y Relaciones Internacionales, Colombia, 2009, p 105-113.

²⁶ Los países que componen inicialmente la UpM son los 27 estados miembros de la UE y los estados del Sur del Mediterráneo y de la Asociación Euromediterránea (Argelia, Egipto, Israel, Jordania, Líbano, Mauritania, Marruecos, la Autoridad Palestina, Siria, Túnez, Turquía y Albania) más Mónaco, Croacia, Bosnia-Herzegovina, Montenegro y Libia.

²⁷ Declaración conjunta de la Cumbre de París por el Mediterráneo (ver anejo). París, 13 de julio de 2008.

Con el fin de lograr una mayor institucionalización y visibilidad de la UpM se establecieron estructuras permanentes, con una copresidencia entre europeos y mediterráneos y un secretariado permanente que se instalaría en Barcelona.

A pesar de construirse sobre la experiencia del Proceso de Barcelona, la UpM tenía un enfoque principalmente dirigido hacia los grandes proyectos. Se pretendía lograr resultados tangibles, despolitizando las relaciones euromediterráneas. Estos grandes proyectos debían centrarse inicialmente en seis áreas: la descontaminación del Mediterráneo, las grandes vías marítimas y terrestres, la protección civil, las energías alternativas, la enseñanza superior e investigación y la iniciativa mediterránea de desarrollo empresarial. Los proyectos seleccionados por la UpM debían caracterizarse por su enfoque regional a pesar de poder contar con una geometría variable²⁸. Pero su financiación debía proceder de recursos externos a la UpM, ya fueran del sector privado, las instituciones financieras internacionales u otras entidades regionales.

Esta financiación externa, junto con el hecho que su nacimiento coincidió con una crisis financiera y económica global y la aparición de las revueltas árabes a partir de 2011, fue uno de los factores que ayudarían a explicar unos primeros años sin una excesiva actividad²⁹.

Sus diez primeros años de existencia seguramente serán una buena oportunidad para que a lo largo de 2018 aparezcan análisis y valoraciones de la actividad desarrollada y de su contribución a la Asociación Euromediterránea.

²⁸ Se habla de geometría variable para justificar que los beneficiarios de los proyectos seleccionados por la UpM sean solo algunos de sus miembros. No es obligatorio que todos los países miembros participen en todos los proyectos seleccionados.

²⁹ TOVIAS, A., “Diez años de la Unión por el Mediterráneo”, Ciclo de conferencias Aula Mediterránea, IEMED, Barcelona, 21 de marzo de 2018.

En conclusión, la cooperación euromediterránea desarrollada por la UE vivió su momento de mayor esplendor con el Proceso de Barcelona. El concepto sobre el que se sustentaba esta iniciativa, la Asociación Euromediterránea, logró un gran consenso tanto a nivel político como social y la implicación de un gran número de actores.

La PGM se basaba en la armonización de las relaciones bilaterales y la PMR dotaba a estas relaciones bilaterales de un cierto marco regional. Pero fue el Proceso de Barcelona, quien dió el salto de calidad e incorporó un auténtico marco multilateral apostando por el diálogo regional para la creación de un espacio euromediterráneo. La UpM, aunque con un enfoque dirigido a la realización de grandes proyectos, se construyó también sobre las bases del Proceso de Barcelona.

2.4. El Diálogo 5+5

Finalmente se presenta el Diálogo 5+5, un marco de cooperación centrado en un ámbito geográfico mucho más concreto que los otros dos, el Mediterráneo Occidental.

Tal como se ha explicado con anterioridad, a principios de los 90, la Comunidad Europea lanzaba su PMR consecuencia del poco éxito de la PGM que promovía el comercio bilateral sin motivar el incremento de inversiones en los países de la orilla sur del Mediterráneo o la integración regional.

Mientras tanto en la orilla sur del Mediterráneo, se creaba la Unión del Magreb Árabe (UMA) tras el acuerdo de Marrakech³⁰ (1989). Con la unión económica magrebí como

³⁰ *United Nations Treaty Series* Vol. 1546. No. 26844. Maroc, Algérie, Jamahiriya arabe libyenne, Mauritanie et Tunisie. Traité instituant l'Union du Maghreb arabe (avec déclaration). Conclu à Marrakech le 17 février 1989.

meta a largo plazo, la UMA tenía como objetivos el refuerzo de las relaciones de fraternidad entre sus miembros; la libre circulación de personas, de servicios, de productos y de capitales y la adopción de una política común. La valoración de los resultados logrados desde su creación es bastante crítica.

Fue también durante esa época cuando nació el Diálogo 5+5, influido por las ideas de la Comunidad Europea de promover un modelo político y económico basado en la democracia y la economía de mercado, consecuencia de la caída del Muro de Berlín.

El documento constitutivo de este nuevo marco de colaboración³¹, resultante de una reunión de ministros de Asuntos exteriores de los nueve países del Mediterráneo occidental más Malta, define el Dialogo 5+5 como un espacio de cooperación complementario a las futuras relaciones entre la CEE y la UMA. Estaba destinado a reforzar el diálogo político y a promocionar el desarrollo económico, cultural y social en el Mediterráneo Occidental.³²

Se trata de un foro subregional de cooperación de carácter informal, constituido por los cinco países magrebís (Mauritania, Marruecos, Argelia, Túnez y Libia) y cinco países del sur de Europa (Portugal, España, Francia, Italia y Malta). De modo que los acuerdos alcanzados en las diferentes conclusiones ministeriales tienen un carácter más de recomendación que de obligatoriedad. A pesar de ello, el Diálogo 5+5 contribuye al fortalecimiento de las relaciones entre los países presentes en la región fomentando el

³¹ Déclaration commune des neuf pays de la Méditerranée occidentale, sur la coopération et le dialogue en Méditerranée occidentale entre les pays de l'Union du Maghreb arabe et les pays de l'Europe du Sud. Rome le 10 octobre 1990.

³² ALBINYANA, R., "Introducción", en *The 5+5 Dialogue as a Mechanism of Integration and Regional Cooperation*, IEMED, Barcelona, 2016, p 12-16.

debate de los temas que conciernen y preocupan a sus miembros en favor de la convivencia, la inclusión y la cohesión.

La idea de reunir regularmente a los representantes de los países del Mediterráneo Occidental ya fue lanzada por Francia en 1983, sin demasiado éxito. Con el tiempo y el respaldo de España e Italia la idea fue madurando hasta llegar a organizar la conferencia ministerial de Roma en 1990. Aunque inicialmente se pensaba en un diálogo informal 4+5, rápidamente se pasó al 5+5 con la incorporación de Malta.

El inicio esperanzador, con una segunda conferencia ministerial en 1991 y el traspaso de la presidencia a Argelia, se truncó por las sanciones internacionales impuestas a Libia. Las actividades de este nuevo foro quedaban paralizadas. Parecía que el Diálogo 5+5 estaba destinado a desaparecer, especialmente con la aparición del Proceso de Barcelona (1995), pero cuando se levantaron las sanciones a Libia, el Diálogo 5+5 se reactivó con la conferencia ministerial de Lisboa (2001). La siguiente reunión de ministros de Asuntos Exteriores, tuvo lugar en Libia en 2002, lo que sirvió para asentar la posición del país norteafricano en el panorama internacional. Este proceso de relanzamiento se dio por confirmado en 2003, con la celebración en Túnez de la primera Cumbre de Jefes de Estado y de Gobierno del grupo. Durante esta reunión se adoptó una Declaración Conjunta en la que la estabilidad, la integración y cooperación económica y el diálogo político y entre culturas se identificaban como los principales ejes de discusión.³³

El grupo original reunía a los Ministros de Asuntos Exteriores, pero con el paso de los años se fueron creando foros sectoriales dentro del Diálogo 5+5, para discutir de forma más detallada aspectos críticos para la integración y el desarrollo del Mediterráneo. Algunos de estos grupos sectoriales son inmigración, transporte, defensa, turismo,

³³ BUSQUETS, G., “Regional Integration in the Western Mediterranean: the AMU and 5+5”, en *IEMED. Mediterranean Yearbook 2014*, IEMED, Barcelona, 2014, p 85-90.

educación e investigación, medioambiente y energía o agricultura. Cada uno de ellos tiene un funcionamiento independiente, de manera que incluso algunos han desarrollado estructuras técnicas de apoyo, como ocurre en el caso de los transportes, o incluso han establecido vinculaciones con otras instituciones mediterráneas. A pesar de esta independencia, las conferencias de ministros de Asuntos Exteriores suelen recoger los principales avances de los distintos sectores.

En octubre de 2012, tuvo lugar en Malta la segunda Cumbre de Jefes de Estado y de Gobierno de este foro euromediterráneo. La Declaración resultante³⁴ reafirmaba el papel central del Diálogo 5+5 en la cooperación regional mostrándose como modelo de colaboración norte-sur. Pero al mismo tiempo mostraba su apoyo a la UpM por su labor en el apoyo para el desarrollo de proyectos concretos. También se llamaba a la coordinación entre los actores de la región ante el reto de crear un espacio de estabilidad y prosperidad en el Mediterráneo.

Tras casi 30 años de cooperación y gracias a su enfoque flexible y a una participación basada en intereses compartidos, el 5+5 puede considerarse como el foro de diálogo y cooperación que genera un mayor consenso en la orilla sur del Mediterráneo, contribuyendo a la coherencia de las estrategias de integración sur-sur. No es extraño entonces que algunas de sus iniciativas puedan ser consideradas un modelo de cooperación regional.³⁵

³⁴ Malta Declaration concluding the Second Summit of the Heads of State and Government of the Member States of the Western Mediterranean Forum. 5+5 Dialogue. Valetta, 5-6 October, 2012.

³⁵ BUSQUETS, G., “Regional Integration in the Western Mediterranean: the AMU and 5+5”, en *IEMED. Mediterranean Yearbook 2014*, IEMED, Barcelona, 2014, p 85-90.

2.5. La cooperación en el sector transporte en el ámbito mediterráneo

Los marcos de cooperación presentados anteriormente reflejan la evolución de los intereses de los distintos ámbitos geográficos a lo largo de los años. A continuación se presenta una breve conclusión de estos marcos de cooperación y su vinculación con el sector de los transportes, por tratarse del sector en el que el CETMO desarrolla su actividad.

La CEPE fue creada después de la segunda Guerra Mundial con el objetivo de cohesionar Europa. Pero solo pudo hacerlo desde el desarrollo de temas técnicos. No fue un actor considerado durante dos de los momentos históricos más trascendentes de la segunda mitad del siglo XX: la implantación del Plan Marshall y los procesos de acercamiento de las dos Europas tras la caída del Muro de Berlín. Dado que el desarrollo del continente estaba en manos de los propios países, la CEPE aplicó su neutralidad y su conocimiento en temas como el transporte, las estadísticas o el medioambiente. Su contribución fue y es destacable. Se ha convertido en un referente en la definición de convenciones que actúan como marcos regulatorios en algunos de los temas citados anteriormente.

La cooperación de la UE hacia el Mediterráneo fue madurando con el tiempo. Partió de un interés estrictamente económico. Pero con el paso de los años evolucionó hasta un concepto más integral que abarcaba la política, la economía y la cultura que era lo que demandaba también la sociedad. Pero este salto se realiza una vez que ya existe un núcleo de países dentro de la UE que cubren una parte importante de la orilla norte del Mediterráneo y después de la caída del Muro de Berlín, cuando se produce una expansión del modelo capitalista. Este enfoque de cooperación integral es la base de la cooperación existente en la actualidad.

Finalmente, el Diálogo 5+5 nace también durante la época de la caída del Muro de Berlín pero lo hace, especialmente, por el interés que siempre han tenido Francia y España en el Mediterráneo. Aunque inicialmente tenía un enfoque bastante político, con las reuniones de los ministros de Asuntos Exteriores, este enfoque se va diversificando con la aparición de los grupos temáticos. Son grupos que en la mayoría de los casos se crean porque existe

un interés de los propios países en trabajar conjuntamente un tema concreto. Aparecen de forma espontánea, sin que existan unas instrucciones del grupo más político pidiendo su creación. Y la prueba es que algunos de estos grupos se crean durante el paréntesis de actividad del grupo de ministros Asuntos Exteriores (1991-2001).

Todos estos marcos de cooperación han tenido un papel relevante en la cooperación técnica, entendiéndola como aquella cooperación centrada en el intercambio de conocimientos técnicos y de gestión, con el fin de aumentar las capacidades de instituciones y personas para promover su propio desarrollo³⁶. Especialmente la cooperación vinculada al transporte, siendo una de las temáticas con mayor tradición dentro de la cooperación en Europa y en el Mediterráneo.

Durante la exposición de la cooperación en el entorno del ECOSOC, se ha citado la actividad del CTI dentro de la CEPE. En sus 70 años de actividad³⁷, el CTI se ha convertido en un foro para la armonización y el desarrollo del transporte terrestre a nivel internacional, promoviendo la cooperación económica. Entre su actividad destacan más de 58 convenciones en el marco de Naciones Unidas ligadas a la seguridad y a la facilitación del transporte internacional de mercancías y viajeros. Por citar algún ejemplo, existe el Convenio Internacional sobre la Armonización de los Controles de Mercancías en las Fronteras, el Acuerdo Europeo sobre el Transporte Internacional de Mercaderías Peligrosas por Carretera (ADR) o el Convenio de Viena sobre señalización vial. También ha destacado por su trabajo en la coordinación entre países a través de las redes transeuropeas y transasiáticas de infraestructuras de transporte. Los proyectos de autopista transeuropea y de ferrocarril transeuropeo pretenden mejorar la eficiencia de las

³⁶ PÉREZ DE ARMIÑO, K., *Diccionario de Acción Humanitaria y Cooperación al Desarrollo*, Universidad del País Vasco, Icaria y Hegoa, Barcelona, 2000.

³⁷ 1947-2017. 70 Years of the UNECE Inland Transport Committee, UNECE, Geneve, 2017.

operaciones de transporte e incrementar la coherencia de las infraestructuras de transporte europeas. El desarrollo del sistema TIR en colaboración con la IRU y de la respectiva convención TIR es un ejemplo de sistema internacional de tránsito aduanero. Además el CTI también ha destacado por la elaboración de estadísticas y la recopilación de datos, así como la realización de estudios ligados a temas de innovación en el transporte.

En lo que se refiere a la UE, la incorporación del transporte como temática de cooperación fue más tardía. En concreto, como resultado de los seminarios temáticos del foro civil euromediterráneo con participación de instituciones y entidades sociales y desarrollados en paralelo a la Conferencia Euromediterránea de Barcelona en 1995. El seminario transportes fue desarrollado por el CETMO y la CE cogió las conclusiones de ese seminario para crear el Foro Euromed Transportes (FET). El FET tenía como objetivo avanzar en la asociación euromediterránea en el ámbito de los transportes. A él asistían altos representantes de los ministerios responsables del transporte en los países del sur y del este del Mediterráneo, mientras que la CE representaba los intereses de los países europeos. Con la creación de la UpM, los transportes siguieron presentes en la cooperación euromediterránea con las grandes vías marítimas y terrestres como temas a desarrollar. Además, su secretariado dispuso desde su creación de una división para proyectos de transporte y desarrollo urbano.

En el marco del Diálogo 5+5, en 1995 se creó en París un grupo sectorial dedicado a los transportes, el Grupo de Ministros de Transporte del Mediterráneo Occidental (GTMO). Aunque el formato de 5+5 no se adoptó hasta 2007, durante una conferencia de ministros de transporte celebrada en Túnez en la que se incorporaron Libia, Malta y Mauritania. Pero el diálogo sobre temas de transporte se venía dando entre el resto de miembros con mayor o menor intensidad desde su creación. La actividad del GTMO está en parte asegurada por la existencia de un secretariado técnico que se encarga de dinamizar el grupo. El CETMO es quien se encarga de realizar el rol de secretariado técnico. Fruto de su dinamismo y actividad, el grupo mantiene relaciones con el CTI de la CEPE, con el FET y la CE, con el secretariado de la UpM, con la UMA y con otros actores internacionales presentes en la región como las instituciones financieras internacionales

(IFI). Más adelante se darán más detalles sobre el origen, la estructura, el funcionamiento y la actividad del GTMO y del CETMO.

En conclusión, el sector transporte ha sido y es visto por los distintos marcos de cooperación como un sector en el que trabajar en la región mediterránea. Su relevancia viene dada por su influencia en el comercio exterior y como consecuencia, en el desarrollo de los países. La existencia de unas infraestructuras y un sistema de transporte que se rija por unas normas y estándares internacionales son una de las claves para favorecer la importación y exportación de mercancías y el transporte de viajeros de forma eficiente, contribuyendo al refuerzo de las relaciones internas entre los países y a la expansión internacional de la región.

3. Proceso de institucionalización del CETMO

En el capítulo anterior se han descrito algunos de los marcos de cooperación existentes en Europa y el Mediterráneo. Unos marcos de cooperación con los que el CETMO tiene una relación estrecha, en un ámbito geográfico donde el CETMO desarrolla su actividad. Establecido el contexto del CETMO, en este capítulo se describirá su origen y su consolidación y se terminará reflexionando sobre su naturaleza jurídica.

En primer lugar, se describen los procesos que dieron lugar al CETMO y a los entes que lo componen. Se explicará de forma cronológica los acontecimientos y actuaciones que motivaron su creación, reflejando la implicación de los distintos actores que intervinieron en el proceso.

A continuación, se presentará la etapa posterior a la creación del centro. Se explicará la evolución vivida por el CETMO, que llevó a su consolidación como entidad vinculada al estudio del transporte en el Mediterráneo occidental y a su posicionamiento internacional. Una evolución basada en el desarrollo de su actividad.

Fruto de la actividad desarrollada en un ámbito internacional y de sus conexiones y colaboraciones con distintas entidades y organizaciones internacionales se evaluará la naturaleza jurídica del CETMO. Para ello, se analizarán los entes que lo componen y las relaciones existentes entre ellos, así como las relaciones existentes con otros organismos internacionales. Se analizará el concepto de organización internacional y los elementos que las caracterizan para saber si el CETMO podría catalogarse como tal.

3.1. Origen del CETMO

El origen del CETMO fue resultado del interés internacional por analizar la situación de los transportes en el Mediterráneo y del compromiso de las instituciones españolas y catalanas en recoger el testigo de la comunidad internacional en este asunto. A

continuación se detallan las principales reuniones que propiciaron la aparición del CETMO así como los acuerdos que lo certificaron.

a) Creación del CETMO

Los primeros pasos para la creación del CETMO como estructura permanente para el estudio sistemático del transporte en la región mediterránea, se dieron en 1983. Entre los días 28 y 30 de junio de ese año, se celebró en Barcelona un seminario internacional sobre los transportes en el Mediterráneo. Este seminario fue organizado por el MTTC con la colaboración de la Generalitat de Catalunya y bajo el patrocinio de la CEPE. En las conclusiones del mismo, se destacó que la región mediterránea y sus sistemas de transporte nunca habían sido estudiados con una visión de conjunto, lo que dio lugar a la idea de crear centros de estudios de transporte para la región.

Un año más tarde, el gobierno español presentó su propuesta de creación en Barcelona de un centro para el estudio de los transportes en el Mediterráneo Occidental (CETMO), dado que ya existía un acuerdo con el Consell Executiu de la Generalitat para que esta ofreciera la infraestructura y el personal suficiente para su funcionamiento. La propuesta se realizó durante una reunión sobre el desarrollo de los transportes en la región mediterránea, celebrada en Tesalónica del 2 al 4 de octubre de 1984, en el marco de la CEPE y en cooperación con la Comisión Económica para África y la Comisión económica para Asia. Teniendo en cuenta los problemas específicos que existían en la región en el sector transporte, las comisiones regionales anteriormente citadas decidieron que era conveniente la creación de centros de estudio de los transportes que definieran proyectos que pudieran ofrecer soluciones armonizadas en el ámbito de las infraestructuras, la facilitación, los

puertos y las estadísticas. Esta decisión quedó reflejada en el Anejo 1 del documento resultante³⁸ de la propia reunión.

En lo que se refiere a la creación de los centros de transporte, el documento resultante de la reunión de Tesalónica acordaba la creación de dos centros de estudio del transporte. Estos centros se ubicarían en Volos (Grecia) para el estudio del Mediterráneo Oriental y otro en Barcelona (España) para el Mediterráneo Occidental. También establecía la creación de un centro de formación en transporte en Turquía. El Anejo 1 de dicho documento ya precisaba que estos nuevos centros de transporte dispondrían del estatuto de centros de Naciones Unidas y un mandato vinculado a los gobiernos competentes y a distintas comisiones regionales de Naciones Unidas: « Ces centres auront le statut de centres des Nations Unies et fonctionneront dans le cadre du mandat qui sera défini par les autorités gouvernementales compétentes et par la Commission économique pour l'Afrique et la Commission économique pour l'Asie occidentale »³⁹.

Cuatro meses después de la reunión de Tesalónica tiene lugar la 46ª sesión del CTI⁴⁰ de la CEPE, del 28 de enero al 1 de febrero de 1985. Durante esta reunión, el CTI adopta el acuerdo de incluir en su programa de trabajo, el proyecto de implantación en Barcelona de un Centro de Estudios para los Transportes en el Mediterráneo Occidental, con Estatuto de Centro de Naciones Unidas.

³⁸ Doc. ONU. ECE/AC.14/1. Annexe1. Décision générale 177 (ver anejo). – Documento resultante de la reunión sobre el desarrollo de los transportes en la región Mediterránea. Tesalónica, 2-4 de octubre de 1984.

³⁹ Ídem.

⁴⁰ Doc. ONU. ECE/TRANS/61 – Informe de la 46ª sesión del CTI. Del 28 de enero al 1 de febrero de 1985.

Visto el interés que suscitó la propuesta de creación de centros de transporte, el MTTC y la Generalitat de Catalunya establecieron el acuerdo para la creación del CETMO a partir de un convenio⁴¹ entre ambas instituciones. Este convenio se formalizó el 19 de abril de 1985. En él se hacía referencia a todos los antecedentes presentados hasta el momento y se convenía la adscripción del CETMO a la Secretaría General Técnica del MTTC a través de la Subdirección General de Cooperación Internacional. Dicho convenio también indicaba la aportación en especies de la Generalitat (local y mobiliario y material de oficina, así como un mínimo de tres técnicos y un administrativo) a través del DPTOP, mientras que la financiación de los estudios y los trabajos específicos del centro estaban sujetos a las negociaciones que se establecieran en cada caso entre el MTTC y el DPTOP. De modo que a la práctica el CETMO tenía una doble vinculación: formalmente con el MTTC y burocráticamente con el DPTOP.

Como consecuencia de este convenio, el 23 de mayo de 1985, se aprueba el Decret 177/1985⁴² por el que se crea el Servei de Col·laboració amb el CETMO, adscrito a la Secretaría General del entonces DPTOP. Éste, hace referencia a los recursos que la Generalitat pone a disposición del CETMO en cumplimiento del convenio firmado entre el MTTC y la Generalitat y que permite al CETMO empezar a trabajar.

⁴¹ Convenio entre el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones y la Generalitat de Catalunya para el establecimiento de un centro de estudios para los transportes en el Mediterráneo occidental (1985) (ver anejo).

⁴² DOGC, num 558. Decret 177/1985, del 23 de mayo. Creación de un servicio y dos secciones en la secretaría general del DPTOP, ampliando su plantilla orgánica, para dar respuesta a las necesidades de nueva creación del CETMO.

b) Del CETMO a la Fundación CETMO

Establecido el convenio entre el MTTC y la Generalitat, faltaba todavía suscribir el convenio entre el MTTC y la correspondiente institución de Naciones Unidas para asegurar el estatuto de centro de Naciones Unidas para el CETMO. Por ese motivo, la semana posterior al convenio entre el MTTC y la Generalitat, comienzan los contactos internos dentro de la CEPE entre el director de la División de transportes y el secretario ejecutivo para determinar los pasos que debían realizarse a continuación⁴³: la propuesta de las modalidades de funcionamiento de los centros (prácticas y jurídicas) por parte de los gobiernos interesados. Esta propuesta debía ser valorada y aprobada por el CTI, la CEPE y finalmente por el ECOSOC al no tener el centro repercusión sobre el presupuesto de Naciones Unidas. En el supuesto que la creación de los centros de transporte afectara al presupuesto, la propuesta debería también elevarse a la Asamblea General.

En los meses posteriores a la entrada en funcionamiento del CETMO, desde la Generalitat se iniciaron los estudios para analizar cuál sería la personalidad jurídica más apropiada que debería adoptar el CETMO para el desarrollo de su actividad a nivel internacional, ya sea para facilitar la obtención del estatuto de Naciones Unidas o para mantener las relaciones con la CEPE. Para ello se contactó con los servicios jurídicos de la propia Generalitat⁴⁴ y

⁴³ MEMORANDUM CEPE, sobre la “Proposition d’établir des centres de transport dans la région de la Méditerranée », del Sr. J. Duquesne, director de la Division de transporte de la CEPE, al Sr. Klaus A. Sahlgren, Secrétaire exécutif du CEE-ONU, 25 de abril de 1985.

⁴⁴ Nota para el Sr Joaquim Tosas i Mir, Secretario General del DPTOP, de los servicios jurídicos de la Generalitat en relación a las distintas posibilidades de articulación del CETMO como centro de las Naciones Unidas, 15 de setiembre de 1986.

con expertos en Derecho Administrativo⁴⁵. A la práctica no existía una figura jurídica típica para aclarar estos casos. Dependía de las particularidades de cada caso y del acuerdo que alcanzaran Naciones Unidas y los países concernidos.

En noviembre de 1987, dada la falta de operatividad de la organización y las dificultades para obtener el estatuto de centro de las Naciones Unidas, la Generalitat plantea la posibilidad de crear una fundación de estudios vinculada al CETMO, siempre dentro del convenio firmado en 1985 entre el MTTC y la Generalitat de Catalunya⁴⁶. Hasta el momento el CETMO actuaba como centro nacional pero con el apoyo de los países del área mediterránea occidental.

La opción de la fundación tomó cuerpo y finalmente el 14 de abril de 1988, se constituyó la Fundación CETMO⁴⁷, tal como queda recogido en la Orden de 19 de septiembre de 1988⁴⁸. Según la Llei 1/1982 de 3 de marzo de Fundaciones Privadas de Catalunya⁴⁹, los

⁴⁵ DICTAMEN de la Dra. Ma. Jesús Montoro i Chiner, Profesora Titular de Derecho Administrativo de la Universitat de Barcelona, sobre las distintas propuestas de personificación jurídica de la oficina del CETMO, del 15 de mayo de 1987.

⁴⁶ Nota informativa sobre la pretensión de la Generalitat de Catalunya de transformar el CETMO en una Fundación de estudios, enviada por la Generalitat a la Secretaría General Técnica del MTTC, el 13 de noviembre de 1987.

⁴⁷ Escritura de constitución de la Fundación CETMO, ante Jose de Torres Giménez, Notario del Ilustre Colegio de Barcelona, 14 de abril de 1988.

⁴⁸ BOE, núm. 242. Orden 23403, de 19 de septiembre de 1988 por la que se reconoce, clasifica e inscribe como Fundación Cultural Privada de Servicio, con el carácter de benéfica, la denominada Fundación «Centro para el Estudio del Transporte en el Mediterráneo Occidental» (Fundación CETMO) (ver anejo).

⁴⁹ En la actualidad se rige por la Ley 50/2002, de 26 de diciembre, de Fundaciones y por el Real Decreto 1337/2005, de 11 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de fundaciones de competencia estatal.

organismos públicos no podían participar como fundadores de las fundaciones, siendo un ente privado quien actuara como promotor aportando el capital fundacional. Pero una vez constituida sí que podían aportar los fondos o subvenciones para el logro de los objetivos de la fundación. Además, los organismos públicos también podían participar en su patronato, órgano que ostenta la representación de la fundación. La Fundación CETMO se constituyó por el interés de la Federación Española de Asociaciones de Transitarios, Expedidores Internacionales y Asimilados (FETEIA) en reforzar su colaboración con el CETMO, actuando como promotor de la Fundación, con el objeto de reforzar la oficina del CETMO en el estudio de aquellas cuestiones que afecten al transporte en el Mediterráneo Occidental. La Fundación se constituyó con un capital inicial de quinientas mil pesetas, cuyas rentas debían ir destinadas al cumplimiento de sus fines.

La escritura fundacional de la Fundación CETMO indicaba que el patronato estaría compuesto por entre diez y quince miembros designados por FETEIA (dos), el MTTC (dos), el DPTOP (uno), el Puerto Autónomo de Barcelona (uno), la Aduana Principal de Barcelona (uno), la Entidad FENEBUS (uno), la Confederación Española de Transportes de Mercancías (CETM) (uno) y el director del CETMO. En conclusión, se constituía la Fundación CETMO con la participación de algunas de las instituciones del sector del transporte más relevantes de España. Lo que representaba una muestra del interés existente por la región mediterránea.

La escritura fundacional también establecía aspectos vinculados al funcionamiento de la Fundación. Los más destacados hacían referencia a la frecuencia de las reuniones del patronato y su validez, una vez cada seis meses y cuando lo requiriera el presidente o tres de los patronos, con una asistencia necesaria de la mitad más uno de los patronos. Se

estableció también que los acuerdos se adoptarían por mayoría simple, con un voto por patrón y sin admitirse las delegaciones, abstenciones o votos en blanco⁵⁰.

A pesar del establecimiento de la Fundación CETMO, las discusiones y análisis sobre la figura jurídica que debía tener el CETMO para lograr su estatus de centro vinculado a Naciones Unidas, seguían. Además, durante la cuadragésima sesión plenaria del ECOSOC, celebrada entre el 6 y el 29 de julio de 1988, se produjo la decisión de otorgar al CETMO el estatuto de centro de Naciones Unidas. Decisión que también se adoptó para el centro de estudios de transporte del Mediterráneo oriental ubicado en Volos y el centro de formación en transporte de Estambul. Todos ellos, surgidos de la reunión sobre el desarrollo de los transportes en la región Mediterránea, que tuvo lugar en Tesalónica en octubre de 1984. La decisión indicaba que « ce statut prendra effet dès que l'Organisation des Nations Unies et les gouvernements des pays en cause auront conclu les accords sur les conditions auxquelles il est accordé »⁵¹.

Resumiendo la situación, el CETMO se había creado en 1985 por el acuerdo alcanzado entre el MTTC y la Generalitat de Catalunya, disponía de capacidad para funcionar gracias a la constitución de la Fundación CETMO, pero no tenía un reconocimiento jurídico como figura internacional y como centro vinculado a Naciones Unidas por la falta de la firma de un acuerdo entre el gobierno de España y las propias Naciones Unidas.

⁵⁰ Escritura de constitución de la Fundación CETMO, ante Jose de Torres Giménez, Notario del Ilustre Colegio de Barcelona, 14 de abril de 1988.

⁵¹ Doc. ONU. E/1988/88/Add.1 – Résolutions et décisions du Conseil économique et sociale. Seconde session ordinaire de 1988, Genève, 6-29 juillet 1988, supplément n°1^a (ver anejo).

3.2. Consolidación del CETMO en el ámbito mediterráneo

El CETMO se había puesto en funcionamiento. Más allá de la adquisición del estatuto de Naciones Unidas, el CETMO tenía que demostrar su validez y su utilidad para el Mediterráneo Occidental.

Precisamente en este apartado se explican los contactos mantenidos para lograr dicho estatuto, tras la resolución del ECOSOC, y la relación establecida con la CEPE. Al mismo tiempo se explican otras relaciones establecidas por parte del CETMO, ya sea a nivel nacional con la Fundación CETMO o a nivel mediterráneo con la creación del GTMO y las colaboraciones con la CE a raíz de su implicación en el Proceso de Barcelona. Estas relaciones contribuyeron al desarrollo del sector transporte en el Mediterráneo Occidental y a lograr la consolidación del centro. El apartado terminará con un breve resumen de los primeros 20 años de existencia del CETMO y la evolución de sus relaciones con los actores citados anteriormente.

a) Relación con Naciones Unidas y el Comité de Transporte Interior

A partir de la resolución E/1988/88/Add.1 del ECOSOC se incrementan los contactos entre Naciones Unidas, a través del Director de la División de Transporte y el Secretario Ejecutivo de la CEPE, y el Gobierno español, a través de la Representación Permanente de España en Ginebra, con el fin de acordar las condiciones que deben definir la vinculación entre ambas instituciones para la obtención del estatuto de centro de Naciones Unidas por parte del CETMO. Una cuestión inviable para Naciones Unidas si no llevaba implícito el control del centro por parte de la organización, lo que no supone un problema para el resto de las partes. A pesar de la complejidad de la situación, los actores implicados se muestran

optimistas⁵². A lo largo de 1989 se producen varios encuentros e intercambios de información entre el responsable permanente de España en Ginebra y el secretario ejecutivo de la CEPE. Durante estos encuentros se presentan distintos ejemplos que podrían utilizarse como modelo para formalizar la vinculación con Naciones Unidas, como el *Agreement between the Agency for Cultural and Technical Co-operation and the United Nations*⁵³ o el *Agreement between the United Nations and the Government of Malta regarding the Establishment in Malta of the International Institute on Aging*⁵⁴.

Las discusiones avanzaron y en octubre de 1989, el CETMO prepara una propuesta de acuerdo⁵⁵ donde se establecían, como aspectos más destacados, el estatuto, la sede, los objetivos, las actividades y la estructura del CETMO, las responsabilidades de las distintas partes (CETMO, Gobierno español y Naciones Unidas) y la participación y colaboración con otros gobiernos y organismos.

Durante los meses siguientes, desde el CETMO y la Generalitat se insistió en el acuerdo, pero Naciones Unidas mostró cierto escepticismo por la adopción de compromisos con nuevos entes y planteó un diálogo simultáneo con las tres entidades mediterráneas del

⁵² Carta sobre la “Comisión Económica para Europa: Transporte Mediterráneo” del Representante adjunto permanente de España en Ginebra, el Sr Barrios, tras la entrevista celebrada con el Director de la División Transporte de la CEPE, Sr. Dente, del 19 de enero de 1989.

⁵³ *United Nations Treaty Series* Vol. 1045. No. 784. United Nations and Agency for Cultural and Technical Co-operation. Agreement on co-operation. Signed at Paris on 14 June 1977.

⁵⁴ *United Nations Treaty Series* Vol. 2199. No. 38994. United Nations and Malta. Agreement between the United Nations and the Government of Malta regarding the establishment in Malta of the International Institute on Aging. New York, 9 October 1987.

⁵⁵ Propuesta de acuerdo entre Naciones Unidas y el Gobierno de España sobre el estatuto del Centro de estudios del transporte en el Mediterráneo occidental (CETMO) como centro de Naciones Unidas, elaborada por el CETMO, octubre de 1989.

sector transporte surgidas de la reunión de Tesalónica de 1984. Una situación compleja dados los distintos niveles de desarrollo y las particularidades de cada centro. En paralelo había que avanzar en la definición de la figura jurídica del CETMO para este acuerdo, pero las diferentes fórmulas estudiadas encontraron trabas en la realidad jurídica de la época⁵⁶.

El avance de ambas cuestiones pareció estancarse a partir de los cambios sufridos en la administración española, con la conversión del MTTC en Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente (MOPTMA) en 1993. A pesar de ello, el CETMO no cesaba de recordar la indeterminación en la que se encontraba respecto al estatuto de Naciones Unidas. Lo plasmaba en sus informes anuales, a través de los cuales reportaba su actividad a sus interlocutores en el Ministerio y en la Generalitat. Y lo hacía también ante los distintos responsables del DPTOP para que hicieran llegar esta preocupación a sus homónimos en el MOPTMA (Ministerio de Fomento, unos años más tarde). Ante la inoperancia de sus insistencias, a inicios del siglo XXI el CETMO decidió dejar la cuestión en *stand-by*.

A pesar del estancamiento en la definición de la vinculación entre el CETMO y Naciones Unidas, la existencia de la resolución E/1988/88/Add.1 permitió al CTI invitar al CETMO a los eventos que eran de su interés.

Las implicaciones del estatuto de Naciones Unidas eran principalmente institucionales y diplomáticas, lo que no impedía al centro ejercer sus funciones de estudio de los transportes en el Mediterráneo Occidental.

⁵⁶ Actas de las reuniones entre el Ministerio de transporte turismo y comunicaciones, la Generalitat de Catalunya y el CETMO: Madrid de 20 de noviembre de 1989, 27 de marzo de 1990 y Barcelona, 20 de diciembre de 1990.

Inicialmente, a nivel internacional el CETMO solo trabajaba con la CEPE. Dentro del CTI existía el Grupo de Trabajo sobre tendencias y economía del transporte (WP5) que propuso desarrollar estudios de corredores de transporte en Europa. El CETMO se encargó del análisis del eje Francia – Península Ibérica – Magreb. Se trataba de una línea de trabajo que contenía temáticas más específicas como los flujos de tráfico o la legislación. Este fue uno de los primeros trabajos realizados por el CETMO, que permitió consolidar su creación y organizar reuniones con los ministerios de transporte de los países implicados, presentando los trabajos realizados dentro del WP5. Este estudio resulta ser el embrión de futuros encuentros regulares entre expertos de transporte de la región.

A finales del siglo XX, la relación con el CTI perdió intensidad. Después de la caída del Muro de Berlín, las relaciones entre la UE y los países que se libraron del control soviético se volvieron bilaterales. Y la CEPE que había sido la garante de las relaciones este-oeste durante la guerra fría perdió parte de su rol. En el ámbito de los transportes, abandonó el estudio de los corredores europeos de transporte y se especializó en temas técnicos como normativas internacionales y homologaciones de vehículos, convirtiéndose en depositaria de los acuerdos vinculantes de transporte. Este reenfoque de las temáticas prioritarias, hizo que los intereses comunes entre CETMO y CTI se redujeran. A pesar de ello, el CETMO seguía participando en las sesiones anuales del WP5 y del CTI, presentando su actividad y la situación de los transportes en el Mediterráneo Occidental.

b) Actividades derivadas de la existencia de la Fundación CETMO.

La CEPE, como ámbito de cooperación que dio lugar al CETMO condicionó la actividad del centro durante los primeros años y el trabajo dentro del WP5 centró la mayoría de sus esfuerzos. Pero no fue la única actividad en los inicios del CETMO.

El hecho que su constitución se produjera a través de un convenio entre el MTTC y la Generalitat sirvió para establecer una vinculación con el ministerio. Esta relación a nivel nacional se reforzó con la creación de la Fundación CETMO, que contaba con la participación de algunos de los actores más relevantes del sector del transporte en España.

Estas relaciones hicieron que durante los primeros años también llevara a cabo algunas acciones a nivel nacional. Más concretamente, estas actividades se dirigieron hacia el conocimiento, la caracterización y la difusión de nuevas tendencias del sector del transporte y de la logística en España con la realización de estudios y la organización de seminarios.

Pero la actividad derivada de la existencia de la Fundación no terminó aquí. La ausencia de una figura jurídica para el propio CETMO para definir su vinculación con Naciones Unidas, fue suplida en numerosas ocasiones por la existencia de la Fundación. La Fundación permitió dotar al CETMO de un funcionamiento bastante ágil, posibilitando su relación contractual con otros actores internacionales como la CE. Esta relación favoreció a los países del Mediterráneo Occidental con la realización de estudios y proyectos⁵⁷.

Más concretamente, los primeros contratos que se firmaron con la CE aprovechando la existencia de la Fundación son de inicios de los 90. Estos tenían como finalidad el estudio de la logística del transporte de mercancías y del impacto de los sistemas de intercambio electrónico de datos (EDI) en el transporte. Unos estudios realizados en el marco del programa COST⁵⁸, que promueve la cooperación europea en la investigación en el área de la ciencia y la tecnología.

c) Creación y consolidación del GTMO

⁵⁷ Informes de la situación sobre la actividad del CETMO, Barcelona. Informes de: julio 1995; noviembre 1995; mayo 1996; marzo, 1997; octubre 1997; febrero 1998.

⁵⁸ Página web del programa COST (European Cooperation in Science and Technology): <http://www.cost.eu>

Con el CETMO instalado en Barcelona y desarrollando su actividad en distintos frentes, desde Francia se empiezan a promover iniciativas de ámbito Mediterráneo en diferentes sectores para no perder su protagonismo en la región. En la práctica, no dejaba de ser una ayuda a las excolonias, una de las 6 prácticas que según el Comité de Ayuda al Desarrollo (CAD), fundamentaron el surgimiento de la cooperación para el desarrollo.

Así, en 1995, Francia organiza dos conferencias de ministros de transporte de los países del Mediterráneo Occidental⁵⁹, la primera el 20 de enero en París y la segunda el 22 de septiembre en Rabat. Conocedores de la influencia de los transportes en el desarrollo económico y la integración regional, el objetivo del grupo era lanzar una estrategia de discusión y armonización sobre los sistemas de transporte en la región e implementar herramientas de análisis y de financiación⁶⁰. El CETMO no fue invitado a ninguna de ellas a pesar del papel que estaba desarrollando en el Mediterráneo Occidental.

Dado que la siguiente reunión de este grupo se celebraba en Madrid, el Ministerio de Fomento aprovechó para defender la presencia del CETMO, así como la de Portugal. La conferencia ministerial celebrada en Madrid el 20 de enero de 1997 sirvió, entre otras cuestiones, para que los países participantes otorgaran al CETMO la Secretaría técnica de los trabajos⁶¹ y para fijar el nombre del grupo como Grupo de ministros de Transporte del Mediterráneo Occidental (GTMO).

⁵⁹ Los participantes a estas conferencias fueron Argelia, España, Francia, Italia, Marruecos y Túnez, además de la CE.

⁶⁰ Transports en Méditerranée occidentale. Rapport adopté par la Deuxième Réunion des Ministres des Transports des Pays de la Méditerranée Occidentale. Rabat, Septembre 1995.

⁶¹ Carta sobre el nombramiento de CETMO como Secretariado técnico del GTMO y refuerzo de su situación, al Secretario general del DPTOP, Sr. Josep Grau i Reinés, del 10 de febrero de 1997.

El GTMO gozaba del interés de los países y en julio de 1999 tenía que celebrarse en Túnez la cuarta conferencia ministerial del grupo, con Portugal como un miembro más, aunque finalmente fue cancelada. Estas conferencias ministeriales eran complementadas con la organización de reuniones puntuales de expertos de los distintos países, según las necesidades de los trabajos a realizar.

Tras la adquisición del Secretariado técnico del GTMO, una parte de los esfuerzos del CETMO se dirigieron hacia el desarrollo de las actividades del grupo. Durante la primera década ejerciendo el papel de Secretariado, el GTMO estuvo trabajando principalmente en seis temáticas⁶²: la definición y desarrollo de una red multimodal de transporte en el Mediterráneo Occidental, la búsqueda de modos de financiación ventajosos para infraestructuras, la facilitación de los intercambios y de los transportes en la región, la puesta a nivel de las empresas del sector transporte ante la perspectiva de la zona de libre comercio, las bases de datos para la identificación de prioridades en la región y el desarrollo de la investigación en temas de transporte. Estos temas fueron desarrollados a través de seminarios con la participación de expertos de las dos orillas del Mediterráneo o por su secretariado a partir de programas de cooperación europeos o por expertos en materias muy específicas bajo la dirección del secretariado del grupo.

A pesar de toda esta actividad, desde 1997, en Madrid, no se había celebrado ninguna otra conferencia ministerial, aunque sí hubo una reunión de funcionarios de alto nivel en Madrid en 2002. Con el fin de relanzar las conferencias de ministros y el cambio de presidencia del grupo, se organizó una conferencia ministerial en Túnez en 2007. Esta conferencia, aparte de pasar la presidencia de España (cargo que ostentaba desde 1997) a Túnez, tuvo dos aspectos destacados. El primero de ellos fue la incorporación de Libia,

Malta y Mauritania a las discusiones del GTMO, adquiriendo de este modo el “apellido” 5+5. El segundo, consistió en la adopción de un protocolo de cooperación en el ámbito de los transportes en el Mediterráneo⁶³ que permitió reforzar las bases del GTMO 5+5.

Dicho Protocolo especificaba la organización y funcionamiento del GTMO 5+5. Un funcionamiento que se establecería a dos niveles: político, con la celebración de una conferencia ministerial cada dos años como mínimo, que permitiría revisar las prioridades y relevar la presidencia; y técnico, con una reunión de expertos por año como mínimo para realizar el seguimiento de los trabajos. El Protocolo también definía 9 áreas prioritarias de cooperación que debían ser revisadas regularmente por el grupo. Finalmente, explicitaba su compromiso con la cooperación euromediterránea, las políticas de vecindad de la CE y los programas y otros mecanismos de cooperación bilateral y regional.

Hay que tener en cuenta, que el desarrollo en profundidad de las distintas áreas temáticas era complejo. El GTMO era un foro multilateral con unos recursos limitados, procedentes principalmente de la colaboración entre el actual Ministerio de Fomento y la Generalitat de Catalunya. Y su carácter informal le diferenciaba de organizaciones multilaterales más institucionalizadas, que tenían una mayor facilidad para recoger fondos para sus actividades.

d) La relación del CETMO con la Comisión Europea

⁶² Bilan des activités du GTMO et de la coopération transport en Méditerranée Occidentale, 1997-2006. Rapport présenté par le Secrétariat à l’occasion de la rencontre des Ministres du GTMO. Tunis, le 2 mars 2007.

⁶³ Groupe des ministres de transport de la Méditerranée occidentale – GTMO 5+5. Protocole pour la coopération dans le domaine des transports en Méditerranée occidentale. Tunis, 2 mars 2007 (ver anejo).

Como ya se ha comentado anteriormente, la existencia de la figura jurídica de la Fundación CETMO permitió establecer los primeros contactos con la CE a inicios de los 90.

Además, a mediados de los 90 surge el movimiento de la asociación euromediterránea. La cumbre Euromediterránea de Barcelona, celebrada el 27 y 28 de noviembre de 1995, estuvo acompañada de un foro civil euromediterráneo con la organización de diferentes seminarios temáticos. El CETMO participó en la organización del seminario relativo a los transportes y junto con los responsables franceses lograron introducir comentarios sobre los transportes en la Declaración de la cumbre⁶⁴.

Tras la cumbre de Barcelona, el CETMO era visto por parte de la CE como un actor a tener en cuenta en la región. Quizá por ese motivo, logró convencer a la CE, y a la DG TREN en particular, sobre la necesidad de organizar un Foro Euromed de Transportes⁶⁵ (FET) a la imagen del GTMO pero para todo el Mediterráneo. El CETMO consideraba que se trataba de una buena herramienta para generar confianza y colaboración entre los países. El 16 de enero de 1998, la CE adoptó una comunicación⁶⁶ definiendo el marco para la Asociación euromediterránea en el sector transporte, impulsando la creación del FET. La primera reunión del FET tuvo lugar en Malta, el 23 y 24 de marzo de 1999. Pero a diferencia del GTMO, donde las discusiones se mantenían a un nivel técnico, en alguna ocasión en el FET llegó a introducirse algún aspecto político que podía dificultar el

⁶⁴ Declaración de Barcelona, 27-28 de Noviembre de 1995. Adoptada en la Conferencia Euromediterránea (ver anejo).

⁶⁵ Rapport sur l'État d'Avancement des Travaux du GTMO présenté lors de la Quatrième Rencontre des Ministres des Transports des Pays de la Méditerranée Occidentale. Tunisie, juillet 1999. Una reunión que no llegó a producirse a pesar de disponer de toda la documentación.

avance. Este aspecto venía dado por la participación de algún experto de carácter político o por la necesidad de someter algunas decisiones a las más altas instancias de los distintos ministerios.

Durante los estadios iniciales del FET se estableció una buena colaboración entre los países y la CE, que a través de DG TREN se encargaba de dirigirlo. El CETMO participaba como observador por su papel de secretariado del GTMO. Pero pronto la CE empezó a poner en marcha iniciativas paralelas al FET y a promocionar proyectos que no surgieron del FET y que los países no tuvieron ocasión de discutir. Se generó una cierta pérdida de confianza entre los países⁶⁷. Una pérdida que también vino dada porque de las inversiones prometidas con la creación de la Asociación euromediterránea, muy pocas se vehicularon a nivel multilateral. Se puso el acento en la convergencia normativa, lo que permitía un acceso más fácil a los mercados y la CE fue firmando acuerdos de asociación, dando la sensación que la cooperación multilateral quedaba en un segundo plano.

Como este enfoque no era compartido por el CETMO, este hace su propio camino. En paralelo, la CE (DG RESEARCH) había lanzado programas de investigación. Dentro de este campo el CETMO promovió una línea de investigación sobre los transportes y sobre el Mediterráneo y es nombrado coordinador de los proyectos REG-MED⁶⁸ (2002-2004) y Destin⁶⁹ (2003-2005).⁷⁰

⁶⁶ Communication de la Commission au Conseil et au Parlement européen concernant le Partenariat euro-méditerranéen dans le secteur des transports, COM(1998) 7 final.

⁶⁷ Entrevista al Sr. Saki Aciman Behar, Director General del CETMO entre 1988 y 2016. Barcelona, 28 de septiembre de 2017.

⁶⁸ El objetivo principal del proyecto REG-MED era el análisis en detalle y la discusión del marco regulatorio para facilitar el transporte de mercancías en el Mediterráneo.

⁶⁹ El principal objetivo del proyecto Destin consistía en examinar la interoperabilidad de distintos países terceros mediterráneos con países europeos para la realización de una red estratégico de infraestructuras en el Mediterráneo.

⁷⁰ Entrevista al Sr. Alberto Palacios Cobeta, actual Director Técnico del CETMO y miembro del equipo técnico del CETMO desde 2002. Barcelona, 29 de julio de 2017.

Hubo un momento que la situación en el FET se volvió crítica. Los países mostraron su distanciamiento con la CE, negándose a aprobar la puesta en marcha de unos proyectos de necesidades infraestructurales que no habían discutido.

A la vista de los buenos resultados de los proyectos REG-MED y Destin y de la buena sintonía que el CETMO mantenía con los países, la CE volvió a acercarse al CETMO. La idea era volver a los orígenes del FET, a la cooperación entre iguales, de manera que todos los ejercicios fueran abiertos y discutidos dentro del foro. Y que los resultados pudieran ser apropiados por todos aquellos que habían participado⁷¹.

Con el fin de reconducir la situación y agrupar las diferentes actividades que había en marcha, se definió una nueva estrategia para la región en el sector transportes el *Plan d'action regional de transport pour la région méditerranéenne 2007 -2013* (PART 2007-2013)⁷². A nivel de identificación de infraestructuras de transporte, la red transmediterránea de transporte representaba el equivalente del PART 2007-2013. El CETMO participó en este nuevo ejercicio como asociado a la CE en la redacción del PART 2007-2013⁷³. Y posteriormente realizó el ejercicio de definición de la red transmediterránea, contratado por la CE, pero con la participación de los países.

Tras la definición del PART, entraron nuevos funcionarios de la CE para dirigir el FET y los primeros años, existió una relación muy buena. Pero como ya había pasado anteriormente, hubo un momento que el CETMO consideró que la dirección de la

⁷¹ Entrevista al Sr. Saki Aciman Behar, Director General del CETMO entre 1988 y 2016. Barcelona, 28 de septiembre de 2017.

⁷² Plan d'action régional de transport pour la région méditerranéenne 2007-2013. Commission européenne, octobre 2007.

⁷³ Entrevista al Sr. Alberto Palacios Cobeta, actual Director Técnico del CETMO y miembro del equipo técnico del CETMO desde 2002. Barcelona, 29 de julio de 2017.

cooperación se había vuelto a desviar y así lo expresó, como secretariado técnico del GTMO defendiendo los intereses de sus países miembros.⁷⁴

e) 20 años de existencia del CETMO

En conclusión, la obtención del estatuto de centro vinculado a Naciones Unidas por parte del CETMO quedó pendiente del acuerdo entre el Gobierno español y Naciones Unidas. Aunque inicialmente existieron contactos dirigidos hacia la discusión del acuerdo, finalmente no existió un especial interés por parte de las autoridades españolas en negociarlo. Esto se explica porque el acuerdo otorgaría ciertas prerrogativas diplomáticas a un centro semiautonómico que des del Ministerio de Fomento de la época no vieron muy claras y porque el Ministerio de Asuntos Exteriores intuyó que se trataba de una negociación muy larga y compleja. Hay que añadir que los responsables de la Generalitat tampoco insistieron lo suficiente para que estas negociaciones se llevaran a cabo.⁷⁵

Esta situación no impidió al CETMO desarrollar la actividad para la que había sido concebido, estudiar la situación de los transportes en el Mediterráneo occidental. En 1988, tres años después de su creación y gracias al interés del sector privado del transporte español se constituye la Fundación CETMO.

La existencia de la figura de la Fundación, cuyo trabajo se basaba en el equipo técnico del CETMO, le otorgó maniobrabilidad y flexibilidad para desarrollar su actividad presentándose a programas y proyectos comunitarios. Los trabajos realizados en el marco

⁷⁴ Entrevista al Sr. Saki Aciman Behar, Director General del CETMO entre 1988 y 2016. Barcelona, 28 de septiembre de 2017.

⁷⁵ Ídem.

del CTI y de la CE le valieron el reconocimiento de los países de la región para ejercer como Secretariado técnico del GTMO y para implicarse activamente en el Proceso de Barcelona.

Fruto de esta actividad, el CETMO estableció una relación y un trabajo más cercanos con la DG TREN, pero debido a distintos puntos de vista sobre la dirección del FET, esta relación vivió épocas de distanciamiento. Durante este periodo, el CETMO no dejó nunca de lado su actividad dentro del GTMO y con el fin de lograr una sistematización de los encuentros y una orientación de los ámbitos de trabajo, el GTMO firmó en 2007 el *Protocole pour la coopération dans le domaine des transport en Méditerranée Occidentale*.

Habían pasado 20 años desde su creación, y su actividad había llevado al CETMO a posicionarse en primera línea de la cooperación euromediterránea en el sector de los transportes.

3.3. Naturaleza jurídica del CETMO

En los apartados anteriores se ha explicado la creación del CETMO y de la Fundación CETMO, además de las relaciones establecidas con países e instituciones internacionales que le concedieron al centro una actividad más allá de las fronteras nacionales. Unas relaciones que se visualizaron, principalmente, a través del Secretariado técnico del GTMO.

Pero falta detallar como conviven e interaccionan CETMO, Fundación CETMO y Secretariado técnico del GTMO para tener una fotografía completa de la situación. Este tema se abordará en el presente apartado, destacando su funcionamiento colaborativo.

Fruto de su actividad y de las relaciones internacionales establecidas por el CETMO podrían surgir dudas sobre si podría catalogarse como organización internacional. Con el fin de reflexionar sobre la cuestión, este apartado también va a comparar los rasgos

diferenciales que definen una organización internacional con las características y la actividad del CETMO. Para concluir el apartado se presentan también otros actores partícipes de la cooperación internacional, como alternativa a la definición de organización internacional.

a) El funcionamiento interno del CETMO

El CETMO puede definirse como una institución, nacida bajo los auspicios de la CEPE de Naciones Unidas, que opera gracias a la existencia de la Fundación CETMO. Una fundación compuesta por entidades del sector privado español y cuyo equipo técnico se basa en funcionarios del DPTOP de la Generalitat de Catalunya fruto de un convenio entre el MTTC y la propia Generalitat. El CETMO además, trabaja en el estudio y el desarrollo del sector transporte en el Mediterráneo Occidental, ejerciendo a la vez la función de Secretariado técnico de una agrupación de ministros de transporte de la región, el GTMO.

El convenio entre MTTC y Generalitat de Catalunya que dio lugar al CETMO en 1985, hablaba en todo momento del CETMO como centro de estudios⁷⁶ (aunque lo vinculaba constantemente al estatuto de Naciones Unidas que se dejó en *stand-by*) adscrito a la Secretaría General Técnica del MTTC y con personal de la Generalitat, pero no le dotaba de capacidad para obrar legalmente. Para dar respuesta al compromiso adquirido, la Generalitat creó el Servei de Col·laboració amb el CETMO⁷⁷. El Servei de Col·laboració

⁷⁶ Convenio entre el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones y la Generalitat de Catalunya para el establecimiento de un centro de estudios para los transportes en el Mediterráneo occidental (1985) (ver anejo).

⁷⁷ DOGC, num 558. Decret 177/1985, del 23 de mayo. Creación de un servicio y dos secciones en la secretaría general del DPTOP, ampliando su plantilla orgánica, para dar respuesta a las necesidades de nueva creación del CETMO.

aseguraba que el CETMO contara con un espacio para oficina administrativa y aportaba recursos humanos. Inicialmente, cuatro funcionarios de la Generalitat conformaron su equipo. A nivel de financiación, el convenio establecía que los gastos generados por la realización de estudios o actividades desarrolladas por el CETMO se distribuirían entre la Generalitat de Catalunya y el MTTC previa discusión de cada caso particular. A pesar de ello, hubo años en los que el MTTC no hizo aportaciones al presupuesto del centro⁷⁸. El CETMO no recibía ninguna contraprestación económica de Naciones Unidas y las negociaciones para la obtención del estatuto tampoco iban a modificar esta cuestión.

En 1988 se creó la Fundación CETMO, pero no se creó ninguna estructura técnica nueva. Los patronos de la fundación solo participaban en las reuniones del patronato, pero no desarrollaban ningún trabajo técnico o actividad vinculada con la Fundación. La actividad de la Fundación, enfocada al sistema de transporte español y al desarrollo de estudios y proyectos relativos al transporte en el Mediterráneo Occidental, era desarrollada por los mismos funcionarios que trabajan en el CETMO cedidos por la Generalitat. La única excepción era el Secretario de la Fundación, ya que este cargo lo ostentaba el Director del CETMO.

Pero la creación de la Fundación representó especialmente un paso adelante en la independencia y sostenibilidad económica del CETMO. La existencia de esta figura jurídica le aportaba capacidad legal, proporcionándole la posibilidad de obtener ingresos de terceros y reforzando la oficina administrativa del CETMO para los actos que requerían capacidad legal. De este modo, su actividad ya no estaba limitada a las aportaciones del MTTC. Con los ingresos extraordinarios, el centro podía plantearse ser más ambicioso en su estudio de los transportes en el Mediterráneo, ampliando el equipo técnico y contratando expertos puntuales para el desarrollo de análisis más específicos.

⁷⁸ Programas de trabajo y previsión del presupuesto del CETMO. Barcelona Año 1995; Año 1997.

Finalmente, la adquisición del Secretariado técnico del GTMO, en 1997, tampoco implicó la creación de una nueva estructura. Las actividades vinculadas al GTMO las desarrollaban el grupo de funcionarios de la Generalitat de Catalunya que trabajaban en el centro, fruto de la creación del Servei de Col·laboració amb el CETMO, y los técnicos incorporados a través de la Fundación CETMO. En realidad, este nuevo rol no supuso un gran cambio en su actividad. Las reuniones con expertos de la región ya venían celebrándose desde su creación con los trabajos del WP5. Con el GTMO, las reuniones siguieron celebrándose pero dentro de un nuevo marco de colaboración. A nivel de financiación tampoco supuso cambios. Los países no aportaban dinero para desarrollar las acciones del GTMO por el hecho de pertenecer al grupo. De manera que el CETMO vivía de los fondos obtenidos a través de la figura jurídica de la Fundación CETMO por participar en la implementación de proyectos regionales y de los aportados por el actual Ministerio de Fomento fruto del convenio de 1985. Aunque ahora el concepto de sus aportaciones ya no eran los proyectos y actividades desarrolladas por el CETMO sino el apoyo al Secretariado técnico del GTMO.

Aparte de las relaciones internas explicadas anteriormente, el CETMO estableció relaciones a nivel internacional de distinta índole. En primer lugar, existían las relaciones destinadas a la implementación o ejecución de algún proyecto concreto, como consecuencia de la experiencia del CETMO en la región. Es este caso, el CETMO, a través de la Fundación, obtenía una contraprestación económica. Esta situación se dio en algunas relaciones establecidas con la CE y con algunas IFIs, como el Banco Europeo de Inversiones (BEI).

Por otro lado, estaban las relaciones con otras instituciones que trabajaban en la región. Principalmente se buscaba un mayor intercambio de información, una coordinación y un establecimiento de sinergias entre la actividad de las instituciones. En estos casos la relación se tradujo en la firma de memorandos de entendimiento sin ninguna aportación económica de las partes. Esta es la relación establecida por ejemplo con la UMA o el Secretariado de la UpM.

b) ¿Es el CETMO una Organización Internacional?

En el subapartado anterior ya se ha explicado que el CETMO se creó sin asociarlo a ninguna figura jurídica, en ese momento era el resultado de un acuerdo entre administraciones de ámbito nacional y autonómico. Más tarde para facilitar su operatividad en un ámbito internacional, se le asocia una fundación con actores públicos y privados de ámbito nacional a partir de la Ley de Fundaciones privadas de Catalunya, aunque actualmente se rige por la Ley 50/2002, de 26 de diciembre, de Fundaciones y por el Real Decreto 1337/2005, de 11 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de fundaciones de competencia estatal.

A pesar de todo este entorno y como también se ha explicado en el subapartado anterior, el CETMO tiene una vocación claramente internacional, definida por los objetivos de su gestación y reforzada por las relaciones establecidas en el ejercicio de sus funciones. Esta realidad, a priori enfrentada, lleva a interrogarse sobre la definición de la figura del CETMO más allá del propio ámbito nacional y a plantearse si el CETMO podría catalogarse o no como una organización internacional.

Según PASTOR RIDRUEJO, J.A.⁷⁹, no existe una definición generalmente aceptada de organización internacional desde el punto de vista jurídico, pero sí que existe un acuerdo en sus principales características. Éstas son el carácter interestatal, la base voluntaria, los órganos permanentes, la voluntad autónoma, la competencia propia y la cooperación entre sus miembros para satisfacer intereses comunes. En base a estas características podría definirse una organización internacional como una asociación voluntaria de Estados establecida por acuerdo internacional, dotadas de órganos permanentes, propios e independientes, que gestiona unos intereses colectivos y que dispone de una voluntad

⁷⁹ PASTOR RIDRUEJO, J.A., *Curso de derecho internacional público y organizaciones internacionales*, 20ª edición, Tecnos, Madrid, 2016.

jurídicamente distinta de la de sus miembros. Partiendo de estas características, se procede a continuación a un análisis más detallado de la figura del CETMO.

La primera de las características de una organización internacional era su carácter interestatal, o sea, una asociación de Estados. Si se compara con el CETMO, se encuentra la primera diferencia. El CETMO es un centro de titularidad española, nacido tras el acuerdo de dos administraciones españolas. La Fundación CETMO tampoco tiene un carácter interestatal, porque todas las instituciones que la componen son de ámbito estatal. Aunque este hecho no impide que el CETMO desarrolle su actividad para el beneficio de un conjunto de estados, como ocurre dentro del marco del GTMO que sí que es una agrupación de estados. A priori, ya quedaría justificado que el CETMO no es una organización internacional, pero a pesar de ello, se prosigue con el análisis para identificar los puntos en común.

La segunda característica era su carácter voluntario, que se traduce en la existencia de un tratado entre estados que constituyen la organización internacional. Aunque existen organizaciones internacionales que no se han constituido por tratados, si no por un conjunto de decisiones, como por ejemplo la Organización para la Seguridad y la Cooperación en Europa (OSCE). En el caso del CETMO, la identificación del documento de su constitución podría ser confusa. Aunque sí que es verdad que existen una serie de decisiones en el marco de la CEPE, y por tanto de ámbito internacional, que promueven su constitución⁸⁰, la creación real no se produce hasta que en 1985 se firma el convenio entre

⁸⁰ Seminario sobre los transportes en el Mediterráneo (Barcelona, junio 1983), Reunión sobre el desarrollo de los transportes en la región Mediterránea (Tsalónica, octubre 1984), 46ª Sesión del CTI de la CEPE (Ginebra, enero 1985).

el MTTC y la Generalitat de Catalunya⁸¹. De modo que el convenio entre las administraciones española y catalana es el documento que certificaría su carácter voluntario, aunque lógicamente no se trata de un documento de ámbito internacional. A nivel de GTMO, en la primera reunión de ministros de transporte del Mediterráneo occidental, celebrada en París en 1995, no se plantea la creación de un grupo, sino que se produce *de facto* por la reiteración de encuentros entre expertos de la región, hasta que en su tercera conferencia ministerial ya se habla de GTMO.

La existencia de un sistema permanente de órganos⁸² que asegure su continuidad era la tercera característica. En el CETMO, esta continuidad vendría dada por el Servei de Col·laboració amb el CETMO, pero no representa ningún órgano propio, ya que no fue creado por el propio CETMO sino cedido por la Generalitat de Catalunya. En cambio en el marco del GTMO, el CETMO sí que podría ejercer ese papel de órgano permanente que asegure su continuidad. Aunque tampoco fue creado por el GTMO sino que se trataba de una entidad que ya existía. Su elección vino dada por sus conocimientos técnicos en los temas que trataba el grupo. El CETMO es además quien propone las reuniones y dinamiza las temáticas de interés regional bajo la dirección del grupo. Además, en el sentido estricto de las organizaciones internacionales, estas tienen una estructura orgánica permanente con una normativa interna que la regula y unos acuerdos de sede que la ubican en un lugar físico concreto. En el caso del CETMO, esto no existe.

La voluntad autónoma, sí que es una característica que se cumple en el CETMO. Ya que su punto de vista y el de sus trabajos son independientes del que puedan tener el Ministerio de Fomento y la Generalitat de Catalunya como administraciones fundadoras y

⁸¹ Convenio entre el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones y la Generalitat de Catalunya para el establecimiento de un centro de estudios para los transportes en el Mediterráneo occidental (1985).

⁸² DIEZ DE VELASCO, M., *Las Organizaciones Internacionales*, 13ª edición, Tecnos, Madrid, 2003.

también es independiente de la visión que puedan tener las entidades que componen la Fundación CETMO. Pero en ningún caso son entidades internacionales sino de ámbito nacional. En lo que se refiere al GTMO, las decisiones se toman por consenso y limitándose a los aspectos técnicos, sin alcanzar el ámbito político. Pero existe una voluntad diferenciada de la de los países que lo componen, defendiendo los intereses del conjunto de la región.

La quinta característica hacía referencia a la competencia propia en temas señalados en el tratado constitutivo. El convenio de constitución del CETMO hablaba de la implantación de un centro para el estudio de los transportes en la región mediterránea. De modo que, como ocurre con las organizaciones internacionales, la competencia del CETMO quedaba claramente identificada desde el momento de su creación. Las competencias del GTMO quedarían definidas en los objetivos acordados en la primera conferencia de ministros de transporte del Mediterráneo occidental organizada en 1995: la armonización de los sistemas de transporte para el desarrollo económico y la integración regional, así como la implementación de herramientas de análisis y de financiación⁸³. Igual que ocurre en las organizaciones internacionales, tienen un carácter evolutivo, ya que con el paso de los años, estos se han ido adaptando a los intereses, primero con el protocolo de cooperación y luego con las sucesivas conferencias ministeriales.

Finalmente, la sexta característica hablaba de la cooperación internacional institucionalizada para satisfacer los intereses comunes de los estados miembros. A pesar de no estar compuesto por estados, la cooperación internacional ha formado parte de la metodología de trabajo del CETMO desde sus orígenes. Desde que se creó, las reuniones entre representantes de los Ministerios de transporte de la región han sido una constante,

⁸³ Transports en Méditerranée occidentale. Rapport adopté par la Deuxième Réunion des Ministres des Transports des Pays de la Méditerranée Occidentale. Rabat, Septembre 1995.

pero estas se producían cuando había una necesidad y no de forma sistemática. Lo mismo ocurre con el GTMO, aunque con la adopción del *Protocole pour la coopération dans le domaine des transport en Méditerranée Occidentale* esta cooperación se periodificó.

A la vista de todos los comentarios anteriores, queda claro que el CETMO no puede considerarse como una organización internacional en el sentido estricto de su definición.

A pesar de eso, el carácter internacional del CETMO es indiscutible por los propios objetivos de su creación como por la labor ejercida. Pero hay que tener en cuenta que aparte de las organizaciones internacionales existen otros sujetos con actuación a nivel internacional y no todos ellos son sujetos de Derecho internacional. Además la cooperación internacional también puede desarrollarse a través de las asociaciones científicas, las Organizaciones no gubernamentales (ONG), las agencias internacionales, las conferencias internacionales y las reuniones periódicas.

Las asociaciones científicas son agrupaciones de profesionales o técnicos de una determinada rama del saber. Este no sería el caso del CETMO, ya que no se trata de ninguna agrupación de profesionales y en él trabajan distintas tipologías de expertos como ingenieros y geógrafos.

Las ONG consisten en instituciones sin ánimo de lucro que no dependen del gobierno y generalmente realizan actividades de interés social. El punto en común con el CETMO se encuentra en el carácter no lucrativo. Pero la no dependencia del gobierno representa el aspecto diferenciador ya que el CETMO fue constituido por la administración nacional y autonómica y la Fundación está compuesta por representantes del Ministerio de Fomento y del DPTOP. De modo que tampoco podría ser considerado como una ONG.

Las agencias internacionales son organismos autónomos de la organización y/o los estados que los crearon, actuando como consejeros sobre las actividades de carácter público o privado para las que se crearon. El CETMO tampoco podría considerarse una agencia internacional, ya que no fue constituido por ninguna organización internacional y tampoco está compuesto por representantes de sus países miembros. Sin embargo, el GTMO sí que tiene un perfil más similar, con un carácter autónomo de los ministerios de transporte de

los países que lo componen. Además también puede actuar dando su consejo y promoviendo actividades en el ámbito de los transportes, actividad para la que se creó.

Luego estarían las conferencias internacionales y las reuniones periódicas (como los grupos G-) que son reuniones para tratar temas específicos. Un concepto que difiere mucho del CETMO por disponer este de una estructura estable y una actividad continuada.

La complejidad para encontrar una figura jurídica que se ajuste a la concepción del CETMO es evidente, lo que no impide reconocer que se trata de un organismo cuya actividad repercute a nivel internacional a pesar de regirse por el derecho español dada su composición. En la práctica, el CETMO siempre se ha definido a sí mismo como una entidad sin ánimo de lucro, nacida bajo los auspicios de Naciones Unidas y fruto de un acuerdo entre el Ministerio de Transporte de la época (el MTTC) y la Generalitat de Catalunya.

4. La actividad del CETMO

Uno de los objetivos de este trabajo de final de máster era presentar y dar a conocer el CETMO como ejemplo de cooperación técnica en el Mediterráneo occidental. Qué es, cómo se creó, qué objetivos tiene, a qué se dedica... Esta presentación se ha ido realizando de forma gradual. En primer lugar, se explicó el entorno en que apareció el centro, desde los aspectos socioeconómicos hasta los marcos de cooperación existentes. Y más concretamente de la cooperación en el sector transporte. Su hábitat.

Posteriormente se habló del cómo. Cómo apareció y cómo evolucionó. En esta descripción se explicaron los actores y los acontecimientos que dieron lugar a su creación y a las figuras vinculadas al CETMO. Se continuó con la presentación de los hechos que le llevaron a lograr un posicionamiento y reconocimiento internacional, convirtiéndose en un actor central en la cooperación del sector transporte en el Mediterráneo. Y se completó con una comparativa entre el CETMO y el concepto de organización internacional.

El siguiente paso de esta presentación lleva a conocer qué le llevó a ese reconocimiento, a través del análisis de su actividad. Partiendo de los documentos definitorios del CETMO se mostrarán las actividades para las que se concibió y la evolución de estas actividades en el tiempo. Se analizará esta evolución y se identificarán aquellos aspectos que más han dificultado la actividad del centro. Pero también los principales logros del CETMO en su recorrido.

Este capítulo se completará con una exposición detallada de una de las actividades más características y más importantes para el funcionamiento del CETMO: las bases de datos. Esta exposición incluirá una descripción de la actividad y de los procesos asociados: recogida, análisis y visualización de datos. Para entender el porqué de todo este proceso se explicaran los motivos de la importancia de las bases de datos. Y se terminará con una descripción de su influencia en otras actividades que lleva a cabo el CETMO y de posibles utilidades.

4.1. Dificultades y logros en la actividad desarrollada por el CETMO

El CETMO logró su reconocimiento internacional en el ámbito de los transportes principalmente por el rigor de su trabajo⁸⁴. Por ese motivo, en este capítulo se va a presentar con más detalle las bases de este trabajo haciendo referencia a los principales entes vinculados al centro: el propio CETMO, la Fundación CETMO y el Secretariado del GTMO.

A continuación, fruto de la reflexión de toda la actividad realizada y de los marcos de colaboración en los que ha participado, se identificarán las principales dificultades y logros en el ejercicio de sus responsabilidades. Este punto debería ayudar a entender un poco más el CETMO y el entorno en el que se ha movido.

a) Los ámbitos de actividad del CETMO

Como ya se ha explicado anteriormente, el CETMO tuvo su origen porque los países de la región Mediterránea vieron necesaria la creación de centros para el estudio del transporte en la región. Este interés quedó reflejado durante una reunión sobre el desarrollo de los transportes en la región Mediterránea, celebrado en Tesalónica en octubre de 1984. Las conclusiones de la reunión recogían explícitamente la decisión de establecer centros de estudio del transporte en Volos (Grecia) y Barcelona (España). Pero también incluían una serie de temáticas que dichos centros deberían desarrollar en primera instancia: infraestructuras, facilitación, puertos y estadísticas⁸⁵.

Más concretamente, en la temática de infraestructuras se pretendía realizar un análisis de los programas regionales para evaluar su impacto en el conjunto de las infraestructuras de

⁸⁴ Entrevista al Sr. Saki Aciman Behar, Director General del CETMO entre 1988 y 2016. Barcelona, 28 de septiembre de 2017.

⁸⁵ Doc. ONU. ECE/AC.14/1. Annexe1. Décision générale 177. – Documento resultante de la reunión sobre el desarrollo de los transportes en la región Mediterránea. Tesalónica, 2-4 de octubre de 1984 (ver anejo).

la región y por otro lado estudiar las conexiones de los puertos con la infraestructura terrestre. En este segundo punto se incluía el estudio sobre el corredor Francia – Península Ibérica – Magreb. Estudio que tras la creación del CETMO representó el primer y principal punto de contacto con el CTI.

La facilitación hacía referencia a la vinculación entre el transporte y el comercio. Se proponía la armonización de los procesos aduaneros, la simplificación y armonización de otros procedimientos relativos al transporte terrestre y marítimo, a los ejes de tráfico, al establecimiento de reglas prácticas para el tráfico en tránsito, al uso de la informática y a los procesos de adhesión y/o acceso a las convenciones internacionales.

En lo que se refiere a los puertos, se pretendía mejorar la multimodalidad del sistema de transporte regional con una mejor coordinación entre los transportes terrestres y los puertos y reforzando las conexiones marítimas.

Finalmente, en la temática de las estadísticas se pretendía una uniformización de las nomenclaturas, de los métodos y de las definiciones, para posteriormente disponer de una recopilación de datos homogéneos que permitiera trabajar en la elaboración de una base de datos para poder establecer comparaciones válidas en el ámbito de los transportes en la región.

La actividad técnica de los primeros años no fue muy intensa. El CETMO tenía que trabajar en la definición de su vinculación con Naciones Unidas⁸⁶ y en la identificación de una figura jurídica que no entorpeciera dicha vinculación⁸⁷. Pero a nivel técnico tenía que

⁸⁶ a) MEMORANDUM CEPE, sobre la “Proposition d’établir des centres de transport dans la région de la Méditerranée », del Sr. J. Duquesne, director de la Division de transporte de la CEPE, al Sr. Klaus A. Sahlgren, Secrétaire exécutif du CEE-ONU, 25 de abril de 1985 ; b) « Note sur l’établissement et le statut de centres de transport dans la région de la Méditerranée », copia del Sr. J. Duquesne, director de la Division de transporte de la CEPE, al Sr. A. M. Vilalta i González, Secretario general del Departamento de política territorial y obras públicas, DPTOP, de la Generalitat de Catalunya, el 13 de mayo de 1985.

⁸⁷ a) Nota para el Sr Joaquim Tosas i Mir, Secretario General del DPTOP, de los servicios jurídicos de la Generalitat en relación a las distintas posibilidades de articulación del CETMO como centro de las Naciones

empezar a identificar los actores de la cooperación y establecer una red de contactos que le permitieran desarrollar las actividades planteadas en la reunión de Tesalónica. A pesar de ello, en 1985 ya logró llevar a cabo su primera actividad internacional, un seminario sobre la armonización de los procesos aduaneros en los puertos del Mediterráneo occidental. A este seminario le siguieron un estudio sobre el transporte de mercancías entre Marruecos y Europa y una reunión de expertos europeos de transporte en 1987. Además, realizó un par de estudios de ámbito español sobre la implantación de la informática y la telemática en el entorno portuario barcelonés (1986) y sobre las redes de centrales integradas (1987).

A partir de la creación de la Fundación CETMO en 1988, se reforzaron las bases del CETMO. Su actividad técnica se incrementó tanto a nivel nacional como internacional, conservando las temáticas de trabajo. El desarrollo de actividades a nivel nacional, muchas veces representó un aprendizaje que se reinvertía en la realización de estudios o acciones de temática similar pero a nivel mediterráneo.

En 1988 se obtuvieron los primeros resultados de la línea de trabajo sobre el corredor Francia – Península Ibérica – Magreb, vinculada al CTI, cuya actividad se extendió hasta la década de los 90. También durante 1988 se realizó el primer estudio relativo a la logística en España. Una temática que actualmente sigue despertando un gran interés a nivel nacional pero también en el Mediterráneo Occidental.

Hay que destacar también el inicio de las bases de datos del CETMO en 1989. Fueron unas bases de datos sobre reglamentación en el sector transporte y flujos de transporte de mercancías en el Mediterráneo Occidental. Pero durante los años posteriores se extendieron a los flujos de viajeros y a las infraestructuras de transporte.

Durante estos primeros años, el CETMO realizó bastantes actividades relacionadas con la informática y la telemática. A partir de 1990 y dentro de este tema, fueron especialmente relevantes las actividades vinculadas al intercambio electrónico de datos (EDI). El EDI representó una revolución en la facilitación de los transportes en general, ya que permitía la tramitación directa desde la computadora de los documentos comerciales. Lo que supuso una mayor eficiencia respecto a la comunicación tradicional en papel. Su importancia fue tal, que en 1992 el CETMO empezó a elaborar un boletín trimestral

Unidas, 15 de setiembre de 1986; b) DICTAMEN de la Dra. Ma. Jesús Montoro i Chiner, Profesora Titular de Derecho Administrativo de la Universitat de Barcelona, sobre las distintas propuestas de personificación jurídica de la oficina del CETMO, del 15 de mayo de 1987.

específico para la difusión del EDI y de las tecnologías de la comunicación en el transporte.

Con la creación del GTMO y la adopción del cargo de Secretariado técnico del grupo, la actividad del CETMO no varió en exceso. Respecto las temáticas de trabajo originales (infraestructuras, facilitación, puertos y estadísticas), las actividades relativas a los puertos se incorporaron a la temática sobre infraestructuras y se definió una nueva sobre investigación. Además surgieron actividades ligadas al propio cargo de Secretariado técnico, que consistían en la representación del GTMO y el seguimiento de iniciativas de interés del grupo, como la participación en actividades derivadas del FET.

Dentro de la temática sobre las infraestructuras destacaron el proyecto INFRAMED (1996-1997) destinado a la identificación de proyectos de infraestructuras prioritarios para la región y el proyecto Destin (2003-2005) cuyo objetivo era la definición de una red estratégica de infraestructuras de transporte en el Magreb.

El proyecto más importante sobre la facilitación del transporte fue el proyecto REG-MED (2002-2004). Sus principales objetivos consistían en la identificación de los obstáculos que dificultaban el transporte internacional dentro de la región, la propuesta de soluciones y la evaluación de la influencia de las convenciones internacionales en superarlos. Vinculados a esta temática también se desarrollaron algunos seminarios sobre procedimientos aduaneros, autopistas del mar o la conexión fija del estrecho de Gibraltar.

En lo que concierne a las estadísticas, el CETMO participó en distintos seminarios destinados al intercambio de experiencias y a la mejora de los procesos de armonización de las estadísticas de los distintos modos de transporte, participando en programas como MED-TRANS o MED-STAT. Además el CETMO continuó con la actualización de sus bases de datos sobre los transportes en el Mediterráneo Occidental. Estas bases de datos incluyan indicadores socioeconómicos, flujos de mercancías y viajeros, las características de las principales infraestructuras de transporte y las normativas de transporte.

Tras la creación del GTMO, el CETMO también desarrolló actividades vinculadas a programas de investigación. En este ámbito destacaron los programas TRANS-TALK, sobre la evaluación de proyectos y políticas en materia de transporte; THINK-UP, sobre la modelización de la demanda de transporte; el programa INCO-MED sobre los transportes destinados a los países socios mediterráneos, en cuyo marco el CETMO logró desarrollar los proyectos REG-MED y DESTIN; y finalmente el programa MEDA-TEN-T para el

establecimiento de una red de expertos en el Mediterráneo sobre las tendencias del transporte y la integración de las redes de infraestructuras.

Todas las actividades que se citan anteriormente⁸⁸ fueron desarrolladas en el periodo que fue de la creación del GTMO hasta la celebración de la cuarta conferencia ministerial del GTMO (Túnez, 2007). Durante esta conferencia ministerial se adoptó el Protocolo para la cooperación en el sector de los transportes en el Mediterráneo occidental, presentado con anterioridad. Este protocolo definía unos ámbitos prioritarios de cooperación más específicos que los que se habían trabajado hasta el momento. Concretamente identificaba nueve ámbitos: i) la definición de una red multimodal de transporte; ii) la identificación de modos financiación para las infraestructuras; iii) la facilitación de los intercambios y del transporte; iv) la implementación de las recomendaciones de la primera Conferencia ministerial euromediterránea de transportes (2005)⁸⁹; v) la actualización de las empresas de transporte vi) la implementación de una base de datos que permitiera la identificación de prioridades; vii) el desarrollo de la investigación en el ámbito de los transportes; viii) la identificación de estudios que contribuyeran al desarrollo de los transportes en la región; y ix) el refuerzo de la seguridad en los transportes.

Desde la adopción del protocolo de colaboración se han celebrado cuatro conferencias ministeriales más⁹⁰. Aunque el protocolo definía unos ámbitos de cooperación, durante la celebración de las conferencias se adoptaban unas conclusiones que marcaban las líneas de trabajo para la nueva presidencia. Estas líneas de trabajo, alineadas con los ámbitos del

⁸⁸ Bilan des activités du GTMO et de la coopération transportes en Méditerranée Occidentale, 1997-2006. Rapport présenté par le Secrétariat à l'occasion de la rencontre des Ministres du GTMO. Tunis, le 2 mars 2007.

⁸⁹ Conférence Ministérielle Euro-Méditerranéenne sur les transports. Marrakech, 15 Décembre 2005. Conclusions Ministérielles.

⁹⁰ 5ª Conferencia Ministerial del GTMO 5+5 (Túnez, 17 de noviembre de 2008); 6ª Conferencia Ministerial del GTMO 5+5 (Roma, 20 de mayo de 2009); 7ª Conferencia Ministerial del GTMO 5+5 (Argel, 13 de marzo de 2012) y 8ª Conferencia Ministerial del GTMO 5+5 (Lisboa, 22 de octubre de 2014).

protocolo, priorizaban determinadas actividades en función de las necesidades y los intereses de la región.

b) Dificultades y logros del CETMO en el desarrollo de su actividad

Las presentaciones sobre la consolidación internacional del CETMO y sobre la actividad desarrollada no tendrían una visión completa si no se explicaran las dificultades y los logros que ambos procesos tuvieron asociados. Aunque algunos de ellos ya pueden intuirse en las explicaciones anteriores, a continuación se describen de forma más detallada.

El hecho de que el CETMO sea un centro mixto entre la Generalitat de Catalunya y el actual Ministerio de Fomento, ubicado en Barcelona, posiblemente hizo que no tuviera todo el apoyo estatal que debería haber tenido. Se veía más como un instrumento de la Generalitat, cuando a nivel estatal podría haber sido más útil de lo que ha sido. Un mayor apoyo hace referencia tanto al aprovechamiento de su especificidad para el desarrollo de iniciativas, como a la colaboración económica para que dispusiera de un presupuesto mayor. Si el CETMO hubiera tenido más respaldo institucional hubiera podido desarrollar un mayor número de actividades y disponer de más personal. A pesar de ello, también hay que destacar que durante la crisis iniciada en 2008 la subvención que recibió el CETMO por parte del gobierno español no se eliminó, aunque redujo su cuantía.

A nivel institucional, también existieron dificultades derivadas de su relación con la CE dentro del FET. Una relación que ha estado muy marcada por los distintos funcionarios que se han encargado de dirigir la actividad del foro desde su creación.

La poca repercusión que tienen los temas técnicos, entre los que se incluyen los transportes, como tema de cooperación representa otro inconveniente. Este hecho implica una mayor dificultad para poner en valor el trabajo realizado frente a los ministerios de Asuntos Exteriores.

A nivel técnico, uno de los principales problemas se ha encontrado en el marco del GTMO. Éste consiste en ir más allá del experto que asiste a las reuniones. Es decir, lograr que los temas de trabajo del grupo tengan una mayor repercusión dentro de los países, alcanzando las distintas direcciones de los ministerios de transporte y los responsables de

la gestión de las infraestructuras y los servicios de transporte. Un hecho que contribuiría a obtener mayores beneficios para el país. A menudo, las actividades del GTMO han sido una parcela exclusiva del experto nacional que participaba en las reuniones. Cuando habría sido más beneficioso que el experto actuara como altavoz y promotor de las actividades. Esta difusión facilitaría la coordinación dentro de los propios ministerios, compartiendo la actividad realizada en los distintos marcos de cooperación y promoviendo la aparición de sinergias. Hoy en día sigue siendo una barrera a superar en algunos casos.

Si se quiere hacer referencia a aspectos más concretos, uno de los momentos de mayor dificultad vividos por el CETMO fue la organización de la tercera conferencia ministerial del GTMO, celebrada en Túnez en 2007. La dificultad radicaba en que se llevaban diez años sin organizar ninguna reunión de este nivel y se pretendía que la conferencia sirviera para relanzar la actividad del GTMO con unas líneas de actividad más definidas, una sistematización del funcionamiento del grupo y la incorporación de tres nuevos países.

Por otro lado, en la historia del CETMO también existen importantes logros que conviene mencionar. El más importante de todos, que el CETMO siga existiendo. Porque los centros de Volos, para el estudio de los transportes en el Mediterráneo Oriental, y el centro de Turquía, para la formación en transportes, creados a la par que el CETMO, ya no existen. Pero el éxito no radica solo en existir, sino también y especialmente, en haber encontrado su espacio y que los países del Mediterráneo Occidental lo reconozcan y sean partícipes de su existencia. A pesar de las diferencias y de los intereses diversos de los países fue posible encontrar elementos de cooperación.

Un segundo logro a nivel institucional es la creación de un discurso de cooperación. Comparando las formas de trabajar de los países en el origen del CETMO y en la actualidad, se observa que la simple existencia del CETMO ha contribuido a generar unas dinámicas de cooperación y de confianza entre los países muy grandes. El CETMO es la prueba de que la cooperación es posible. El CETMO ha sido un facilitador de las relaciones entre los países. Además ha ayudado especialmente a los países del Magreb a abrirse paso en sus relaciones con la UE. Ya que en algunos casos no había experiencia en la gestión de la cooperación (reuniones, discusiones...). El CETMO y posteriormente el entorno del GTMO sirvió de aprendizaje a los expertos nacionales, actuando el CETMO como un punto de información y de apoyo. Estos entornos sirvieron a los expertos nacionales para foguearse a nivel internacional y para familiarizarse con el lenguaje

europeo de la cooperación, para que fueran críticos con las políticas y los planteamientos que a veces venían impuestos por la CE.

A nivel técnico, otro de sus hitos es haber influenciado el discurso del FET y posteriormente de la UpM. La idea de que la cooperación debe ser abierta y de igual a igual, de que los países del sur no son terceros sino socios, es una idea que viene del CETMO y que ha estado presente desde el inicio de sus relaciones con los países del Magreb. Esta idea de cooperación se trasladó también a los proyectos REG-MED y DESTIN que tuvieron el honor de ser los primeros proyectos de investigación comunitaria con participación de expertos del Magreb.

Finalmente, el CETMO lideró varios temas técnicos dentro del Mediterráneo que fueron cogiendo relevancia y se manifestaron como temas valiosos para la región. Entre ellos destacaron el tema tecnológico y de intercambio de información, como el EDI, con una gran labor de sensibilización para hacer frente a la novedad inicial. Y otro tema fue la logística, logrando que su importancia se visualizara también dentro de los ministerios del Magreb. El primer estudio que hizo el CETMO a nivel español sobre zonas de actividad logística, representa el origen de muchos desarrollos nacionales posteriores e incluso la semilla de futuros proyectos regionales sobre el tema.

4.2. Caso de estudio: las bases de datos del CETMO

En el apartado anterior se han detallado los principales ámbitos de actividad del CETMO y las actividades asociadas más importantes. Se ha puesto un énfasis especial en los ámbitos que justificaron su creación en 1985 y en como evolucionaron con la aparición y consolidación del GTMO.

Uno de los ámbitos que está presente desde el origen del CETMO son las estadísticas. En la actualidad, representa una de las áreas más relevantes dentro de su plan estratégico⁹¹.

⁹¹ Plan estratégico 2018-2022. CETMO, Barcelona, octubre 2017.

Las estadísticas en el CETMO están representadas por las bases de datos que lleva elaborando desde 1989.

En este apartado se describirán los motivos que explican sus casi 30 años de dedicación, se detallarán los componentes de las bases de datos que el CETMO actualiza regularmente y para finalizar se presentaran algunas de las aplicaciones más recientes.

En las conclusiones de la reunión sobre el desarrollo de los transportes en la región Mediterránea, celebrada en Tesalónica en octubre de 1984, se hablaba de la necesidad de implementar un sistema estadístico simple y uniforme para los transportes en la región mediterránea, señalándolo como un instrumento básico para el progreso de la región⁹². En ese momento en la región había una gran dispersión de la información y la que existía difícilmente permitía realizar comparaciones fiables. Se utilizaban diferentes nomenclaturas y metodologías de tratamiento de la información e incluso, distintas definiciones. No existían unos datos armonizados.

Para el CETMO, la importancia de disponer de bases de datos radica en la posibilidad de realizar una fotografía de la realidad del Mediterráneo Occidental y de las particularidades de cada uno de los países de la región en lo que se refiere al sistema de transportes. De este modo, las bases de datos ayudan a conocer los puntos fuertes, las debilidades, las posibilidades y las limitaciones del sistema. Además, la existencia de unos datos armonizados le permite establecer comparaciones fiables entre los países y conocer sus diferencias, como ya se comentó en la reunión de Tesalónica de 1984. Asegurar la armonización de los datos es un punto clave dentro de las bases de datos del CETMO para garantizar su rigurosidad y su utilidad.

La recopilación a lo largo de los años de distintas tipologías de datos permite también realizar un análisis más profundo sobre temáticas más concretas del sistema de transporte regional para tener un conocimiento más detallado de ciertos elementos como el estado de

⁹² Doc. ONU. ECE/AC.14/1. Annexe1. Décision générale 177. – Documento resultante de la reunión sobre el desarrollo de los transportes en la región Mediterránea. Tesalónica, 2-4 de octubre de 1984 (ver anejo).

las infraestructuras de transporte, los flujos de pasajeros y mercancías o los servicios de transporte existentes.

Al final, las bases de datos aportan conocimiento, ya sea directamente o a través de estudios. Y para el CETMO, el conocimiento son los cimientos de toda su actividad. En primer lugar, porque le ayuda a estar actualizado sobre la situación de los transportes en el Mediterráneo Occidental. En segundo lugar, le permite plantear acciones coherentes con las necesidades y los intereses de los países de la región. Y en tercer lugar, el disponer de un conocimiento actualizado sobre los transportes le convierte en un actor autorizado en la región cuya opinión merece ser valorada.

Las bases de datos del CETMO se iniciaron en 1989 y con los años han ido evolucionando para adaptarse a aquellas temáticas que podían ser más útiles y a las informaciones disponibles. En la actualidad la base de datos del CETMO dispone de cuatro componentes.

La primera de ellas recoge información de carácter socioeconómico de los países del Mediterráneo Occidental, ofreciendo información sobre la población, el mercado laboral y la actividad económica. Aunque el objetivo del CETMO son el transporte y sus infraestructuras, cada país tiene una realidad social que no puede desligarse de las actividades que en ellos se lleven a cabo. Así, la recopilación de datos de carácter socioeconómico contribuye al conocimiento de esa realidad social.

La segunda componente ofrece información sobre las características más relevantes de las infraestructuras existentes en el Magreb de los distintos modos de transporte: las carreteras, los ferrocarriles, los puertos y los aeropuertos. También incluye información sobre plataformas logísticas intermodales como infraestructuras que contribuyen a la multimodalidad y a la eficiencia de la red de transporte. Esta información está vinculada a un sistema de información geográfico que permite la visualización de las infraestructuras y la consulta de sus características principales. El conocimiento de las infraestructuras existentes permite obtener una visión de conjunto de la red de transporte de la región, identificando los elementos que impiden disponer de una red regional integrada y armonizada.

La tercera componente hace referencia a las futuras infraestructuras de la red de transporte del Magreb, los proyectos. Se trata de proyectos en fase de construcción o estudio o proyectos recogidos dentro de los planes de infraestructuras de los distintos países de la

región para su futura implementación. Tal como ocurría en la componente sobre las infraestructuras, incluye proyectos vinculados a la carretera, al ferrocarril, a los puertos, a los aeropuertos y a las plataformas logísticas intermodales. Ayuda a conocer las prioridades de los países en lo que a construcción de infraestructuras se refiere, facilitando la identificación de medidas complementarias.

La última componente ofrece información sobre los flujos de comercio exterior de los miembros del GTMO 5+5 entre ellos mismos, con los países vecinos y con las principales agrupaciones de países a nivel global. Lo que contribuye al establecimiento de posibles relaciones entre las infraestructuras de transporte y los flujos de transporte.

Las componentes de la base de datos del CETMO se actualizan de forma regular cada uno o dos años, según la información y la disponibilidad de los datos. Las fuentes consultadas para la actualización de los datos socioeconómicos y de flujos de comercio exterior son las agencias nacionales de estadísticas⁹³ y las organizaciones internacionales que recogen datos como el Banco Mundial o Naciones Unidas. Mientras que la información relativa a las infraestructuras existentes o proyectos suele obtenerse a través de los expertos de los ministerios de transporte o de las entidades responsables de gestionar las distintas infraestructuras. Para los países europeos una parte importante de los datos se obtiene de Eurostat⁹⁴, la oficina europea de estadísticas de la CE, que ya ofrece unos datos completamente armonizados para los países europeos del GTMO 5+5.

Independientemente del origen de los datos, el CETMO realiza un trabajo crítico de revisión de los propios datos y de sus metadatos con el fin de garantizar su corrección y la aportación del mismo tipo de información para cada país. En lo que se refiere a las bases

⁹³ Argelia: Office National des Statistiques (ONS); España: Instituto Nacional de Estadística (INE); Francia: Institut national de la statistique et des études économiques (INSEE); Italia: Istituto Nazionale di Statistica (ISTAT); Malta: National Statistics Office (NSO); Marruecos: Haut Commissariat au Plan (HCP); Mauritania: Office National de la Statistique (ONS); Portugal: Instituto Nacional de Estatística (INE) y Túnez: Institute National de la Statistique (INS).

⁹⁴ Sitio web de Eurostat: <http://ec.europa.eu/eurostat>

de datos de comercio exterior, el CETMO también realiza un tratamiento especial de los datos obtenidos de Naciones Unidas, ya que tras una fase inicial de confrontación de las importaciones y exportaciones entre los países del GTMO 5+5 para analizar sus diferencias, también realiza un proceso de tratamiento para agruparlos por tipología de producto y país de relación.

Como ya se ha comentado anteriormente, la disponibilidad de estos datos supone en algunos casos el punto de partida de ciertas actividades del grupo, que contribuyen a aumentar el conocimiento sobre la red de transporte del Mediterráneo Occidental o a generar nuevos interrogantes y reflexiones sobre su funcionamiento. Dos ejemplos recientes de su aplicación son el estudio *“Les infrastructures de demain au Maghreb”*, elaborado en junio de 2017, y el análisis sobre la relación entre el comercio exterior y los flujos marítimos de los países del GTMO 5+5 entre 2008 y 2015, presentado en julio de 2017.

En *“Les infrastructures de demain au Maghreb”*, se partió de las componentes sobre infraestructuras y sobre proyectos para describir la situación de la red principal de infraestructuras de transporte del Magreb, identificando los tramos de la red viaria y ferroviaria de pasajeros y mercancías y los puertos, aeropuertos y plataformas logísticas pendientes de construir o cuya infraestructura debe ser modernizada. Con esta información como base y en función de las características de las infraestructuras pendientes se estimó la inversión necesaria para completar la red principal de infraestructuras. Dicho valor asciende a 95,8 millardos de euros. El objetivo de este estudio es contribuir a la sensibilización sobre la falta de infraestructuras que sufre la región y la importancia de definir estrategias de priorización de inversiones para hacer frente a las necesidades de una forma ordenada.

Por otro lado el análisis sobre la relación entre el comercio exterior y los flujos marítimos de los países del GTMO 5+5 entre 2008 y 2015, pretende conocer con más detalle cómo influye la variación del transporte marítimo en los flujos de comercio dentro del GTMO 5+5 y con el resto de la UE. Las principales conclusiones de este análisis fueron que mientras que en el conjunto de la región los volúmenes intercambios entre ambas orillas se redujeron con motivo de la disminución de las exportaciones de los productos energéticos desde el Magreb, los flujos en el sentido norte-sur se incrementaron. Comparando estas evoluciones con los datos de flujos marítimos, se observó que los flujos marítimos en los países europeos del GTMO 5+5 siempre evolucionaron a un ritmo inferior al del comercio

exterior, como consecuencia del fuerte crecimiento del tráfico de contenedores de los países del Magreb con el resto de países de la UE. Estos resultados abren la puerta a la reflexión sobre las limitaciones y las actuaciones a llevar a cabo en los puertos del Mediterráneo Occidental para recuperar la competitividad respecto a los puertos del norte de Europa.

5. Conclusiones

En el capítulo de introducción de este trabajo de final de máster se definía como objetivo principal dar a conocer el CETMO como centro involucrado en la cooperación en el ámbito del transporte en la región Mediterránea. Para conseguirlo, a lo largo de los capítulos anteriores se ha ido exponiendo el contexto en el que aparece, su origen y los actores involucrados, su actividad y las relaciones que establece. Todos ellos, aspectos principalmente descriptivos.

Con toda esta información, en este capítulo se pretende compartir las principales reflexiones surgidas a lo largo de este proceso de conocimiento y divulgación. Estas reflexiones se centrarán en primer lugar en la propia cooperación regional y posteriormente en el funcionamiento del CETMO y su actividad.

5.1. Conclusiones relativas a la cooperación

La parte inicial del trabajo pretende describir los marcos de cooperación existentes en el Mediterráneo que dieron lugar al surgimiento del CETMO y que posteriormente propiciaron su desarrollo y consolidación. Por ese motivo a continuación se exponen las principales conclusiones vinculadas a la cooperación en el Mediterráneo. En ellas se destaca la influencia de los factores geográfico y socioeconómico como impulsores de esta cooperación.

Una de las principales conclusiones de este trabajo final de máster es la **importancia de las relaciones euromediterráneas**. A pesar de las diferencias que pueden existir entre algunos países, esto no es un impedimento para reunirse en un marco multilateral y hablar de temas técnicos. Es lo que ocurre precisamente dentro del GTMO 5+5. La existencia de múltiples actores que participan en esta cooperación trabajando en un tema técnico como son los transportes sería otro ejemplo explicativo de su importancia. Existen desde grandes organizaciones internacionales que trabajan multitud de temáticas distintas a instituciones más pequeñas centradas en aspectos más concretos. En ese sentido, la ubicación estratégica del Mediterráneo es en muchos casos un factor clave para entender los intereses de la cooperación. Ya que la estabilidad regional es un factor que ayuda a los propios países, pero también a los países vecinos. Esta estabilidad favorece sus

posibilidades de desarrollo fortaleciendo las relaciones regionales y aprovechando los recursos y capacidades existentes en el Mediterráneo.

También hay que destacar que **el ambiente de liberalización económica** que se vivía desde la década de los 80, **jugó un papel favorable en la dinamización de la cooperación en el Mediterráneo**. En la década de los 80, Europa se encontraba en un momento de liberalización económica favorecido por el Acta Única Europea. Éste era observado con atención por los países del Este de Europa. Pero también, por los países del Magreb, que más tarde trataron de impulsar políticas de liberalización e integración económica en la región con la creación de la UMA. Por otra parte, los países del Magreb también estaban interesados en fortalecer sus relaciones con Europa, como lo demuestran la renovación de los acuerdos de colaboración en el marco de la PGM. En ese sentido, el estudio de los transportes en el Mediterráneo a nivel de subregión representa una oportunidad para reforzar esos lazos conservando su identidad magrebí.

5.2. Conclusiones relativas al funcionamiento y actividad del CETMO

En los capítulos anteriores ha quedado clara la relevancia que tuvieron ciertos actores en la aparición y la consolidación del CETMO. Una institución que, fruto de la indeterminación existente en su relación con la CEPE, tuvo que buscar fórmulas imaginativas para poder funcionar y desarrollar su actividad. Pero además, el desarrollo de esta actividad estuvo marcado por criterios como la integración y la rigurosidad en el trabajo que fueron claves en el logro de sus objetivos. Estas ideas representan las principales conclusiones en torno a la singularidad del CETMO que se presentan a continuación.

De forma más detallada, puede concluirse que el **sector público y el sector privado encuentran en el CETMO una relación especial**. Pues aunque su actividad, principalmente internacional, parte del trabajo de funcionarios de la administración catalana con cierto apoyo económico de la administración central, la contratación de personal externo a la administración contribuye a completar esta actividad. Unas contrataciones que dependen de su capacidad de obtener fondos de terceros a partir de la realización de proyectos concretos bajo el sujeto jurídico de la Fundación CETMO, funcionando aquí como si se tratara de una empresa privada. Una fundación en cuyo patronato, conviven actores públicos y privados españoles pero que no tienen prácticamente influencia en las decisiones de la actividad diaria del CETMO. De modo

que el sector público y el sector privado definieron ya hace 30 años un funcionamiento poco convencional pero que con el paso de los años ha demostrado que funciona.

La definición de una **estrategia común entre las administraciones y la propia dirección del CETMO** sería un elemento que contribuiría a un mejor aprovechamiento de sus capacidades y de su posicionamiento internacional. La singularidad de su funcionamiento, con una visión poco clara sobre su dependencia institucional, ha podido provocar que el CETMO haya sido un recurso infrautilizado. A priori, la existencia de un organismo regional creado para el estudio del transporte en el Mediterráneo Occidental, con contactos en el CTI de la CEPE, representa una oportunidad para liderar el sector en la región si se le dota de los recursos necesarios y se aumenta su reconocimiento y su visibilidad. Por ese motivo sería importante sensibilizar a las administraciones para que tuvieran una visión clara de qué es el CETMO, qué representa, porqué existe y cómo podría utilizarse. Porque como principales sustentos de la actividad del CETMO, éste solo tiene sentido si la administración quiere que exista.

Otra de las conclusiones que se extraen de este trabajo es el **carácter claramente operacional que tiene el CETMO**. La resolución de necesidades concretas en el ámbito de los transportes en el Mediterráneo fue lo que motivo su creación como instrumento de actuación. Lo que ayuda a explicar precisamente este carácter. Además la informalidad de la cooperación en el marco del Diálogo 5+5 es un factor que contribuye a reforzarlo, reduciendo los aspectos administrativos y burocráticos de la cooperación y facilitando la implementación de actividades como secretariado técnico del GTMO 5+5.

También se puede concluir que **el CETMO ha sido un facilitador** de la cooperación y de las relaciones entre países. Ya que a partir de su actividad dinamizadora ha intentado favorecer el surgimiento de oportunidades de cooperación, ya sea entre los propios países o con la participación de terceros actores.

En lo que se refiere a la forma en que ha desarrollado su actividad y ha logrado sus objetivos, el CETMO ha demostrado que una parte importante **del éxito en la cooperación radica en la propiedad de dicha cooperación**. Es decir, que los países participantes sean parte activa y se sientan escuchados y valorados, contribuyendo así a su apropiación de los entornos de trabajo. En el CETMO y el GTMO 5+5, esta idea se traduce en el principio de diálogo entre iguales que hace que la dirección de la cooperación no sea un elemento impuesto sino acordado entre todas las partes.

Finalmente, otro de los factores básicos para el éxito de la cooperación es la **confianza de los países**. A pesar de tratarse de un centro creado por las administraciones española y catalana, el CETMO logró esa confianza a través del rigor en el trabajo obteniendo unos resultados creíbles y consistentes, y a través de un debate sincero fruto del principio de igualdad entre los actores.

6. Bibliografía

6.1. Obras generales y monografías

BERTHELOT, Y. & RAYMENT, P., *Looking Back and Peering Forward. A Short History of the United Nations Economic Commission for Europe, 1947-2007*, 1st edition, UNITED NATIONS, Geneva, 2007.

BLANC ALTEMIR, A., *La Unión Europea y el Mediterráneo. De los primeros Acuerdos a la Primavera Árabe*, Ed. Tecnos, Madrid, 2012.

BOLSA DE BARCELONA, *Cataluña y España en cifras*, Bolsa de Barcelona, Barcelona, 2013.

BRIGGS, A. & CLAVIN, P., *Historia contemporánea de Europa. 1789-1989*, 1ª edición, CRÍTICA, Barcelona, 1997.

DIEZ DE VELASCO, M., *Las Organizaciones Internacionales*, 13ª edición, Tecnos, Madrid, 2003.

ESCRIBANO, G., *La reducción de espacio de las políticas euromediterráneas*, Real Instituto Elcano, Madrid, 2017.

KHADER, B., *El muro invisible*, 1ª edición, Icaria, Barcelona, 1995.

KHADER, B., *Europa y el Mediterráneo: del paternalismo a la asociación*, 1ª edición, Icaria, Barcelona, 1995.

PASTOR RIDRUEJO, J.A., *Curso de derecho internacional público y organizaciones internacionales*, 20ª edición, Tecnos, Madrid, 2016.

PÉREZ DE ARMIÑO, K., *Diccionario de Acción Humanitaria y Cooperación al Desarrollo*, Icaria y Hegoa, Barcelona, 2000.

6.2. Artículos en revistas especializadas y contribuciones a obras colectivas

ABOUYOUB, H., “De Barcelona a la Unión por el Mediterráneo. Evolución ideológica y política de la visión mediterránea de la Unión Europea”, en *Anuario IEMED del Mediterráneo 2009*, IEMED, Barcelona, 2009, p 78-84.

ACIMAN BEHAR, S., “El transporte y la cooperación euromediterránea, un recorrido lento”, en *Quaderns de la Mediterrània n°22*, IEMED, Barcelona, 2015, p 326-330.

ALBINYANA, R., “Introducción”, en *The 5+5 Dialogue as a Mechanism of Integration and Regional Cooperation*, IEMED, Barcelona, 2016, p 12-16.

ALIBONI, R., “Strengthening Political Dialogue and Democracy in the Western Mediterranean”, en *The 5+5 Dialogue as a Mechanism of Integration and Regional Cooperation*, IEMED, Barcelona, 2016, p 18-25.

ARAGÓN REYES, M., “La construcción del Estado autonómico”, en *Cuadernos constitucionales de la Cátedra Fadrique Furió Ceriol N° 54-55*, Universitat de Valencia, Valencia, 2006, p 75-95.

BARBÉ, E., “Europa y el Mediterráneo en el contexto internacional”, en *El Mediterráneo, nuevas perspectivas internacionales*, 1ª edición, Icaria, Barcelona, 1999, p 45-58.

BARBÉ IZUEL, E., MESTRES I CAMPS, L. & SOLER I LECHA, E., “La política mediterránea de España: entre el Proceso de Barcelona y la Política Europea de Vecindad”, en *Revsta CIDOB d’afers internacionals 79-80*, Fundació CIDOB, Barcelona, 2007, p 35-51.

BATALLER MARTÍN, F. & JORDÁN GALDUF, J.M., “El área euromediterránea: esperanzas, logros y frustraciones del Proceso de Barcelona”, en *Revistas ICE: Sector exterior español n° 788*, Ministerio de Economía y Hacienda, Madrid, 2000, p 161-177.

BAYÓN, D., “La Unión por el Mediterráneo: al final, una etapa más en el Proceso de Barcelona”, en *UNISCI Discussion Papers N°17*, UNISCI, Madrid, 2008, p 203-212.

BLANC ALTEMIR, A., “Estabilidad y codesarrollo en el Mediterráneo: de una conferencia de seguridad y cooperación para el Mediterráneo (CSCM) a la conferencia Euro-Mediterránea (CEM)” en *Anuario Español de Derecho Internacional nº11*, Universidad de Navarra, Pamplona, 1995, p 63-128.

BUSQUETS, G., “Regional Integration in the Western Mediterranean: the AMU and 5+5”, en *IEMED. Mediterranean Yearbook 2014*, IEMED, Barcelona, 2014, p 85-90.

CASADO RAIGÓN, J.M., “La Unión Europea en el Mediterráneo”, en *Colección Mediterráneo Económico núm. 16: El futuro de la economía española*, CAJAMAR Caja Rural, Almería, 2009, p 257-268.

CASTRO RUANO, J.L., “La política euro-mediterránea: Entre la asociación y la nueva vecindad de la Europa ampliada”, en *Anuario de derecho internacional- Vol. XIX*, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Navarra, Pamplona, 2003, p 139-184.

FERNÁNDEZ ESPESO, C., “Elementos de conflictividad en el Mediterráneo”, en *Cuadernos de estrategia Nº47*, Ministerio de Defensa, Madrid, 1992, p 9-18.

GIRÓN, J., “El Mediterráneo: los destinos de un espacio geopolítico y cultural de carácter limítrofe”, en *El Mediterráneo a finales del siglo XX*, 1ª edición, Universidad de Oviedo, Oviedo, 1998, p 11-22.

GUINEA, M., “La política europea de vecindad hacia el Mediterráneo (2003-2015): impotencia de la Unión Europea ante un entorno cada vez más hostil”, en *Revista UNISCI, Discussion Papers Nº39*, UNISCI, Madrid, 2015, p 253-272.

KÉFI, R., “La sociedad civil en el Partenariado Eurmediterráneo”, en *Anuario IEMED del Mediterráneo 2009*, IEMED, Barcelona, 2009, p 85-93.

PAJOVIC, S., “Una aproximación teórica-metodológica a los estudios mediterráneos”, en *El Mediterráneo a finales del siglo XX*, 1ª edición, Universidad de Oviedo, Oviedo, 1998, p 23-36.

PALACIOS COBETA, A., “Rôle des infrastructures de transport dans l’intégration économique et commerciale du Maghreb”, en *The 5+5 Dialogue as a Mechanism of Integration and Regional Cooperation*, IEMED, Barcelona, 2016, p 62-75.

PÉREZ DE VILLAREAL, J.M., “La economía mundial en los años ochenta y la política económica de los noventa”, en *Ekonomiaz N°20*, Departamento de Hacienda y Finanzas (Gobierno Vasco), San Sebastián, 1991, p 200-217.

PIRIS, A., “Dinámica estratégica en el Mediterráneo Occidental”, en *El Mediterráneo a finales del siglo XX*, 1ª edición, Universidad de Oviedo, Oviedo, 1998, p 37-50.

RAKKAH, A., “La politique Européenne en Méditerranée”, en *Oasis n°14*, Centro de Investigaciones y Proyectos Especiales, Facultad de Finanzas, Gobierno y Relaciones Internacionales, Colombia, 2009, p 105-113.

ROJO, L.A., "La economía española en la democracia (1976-2000)" en *Historia económica de España, siglos X-XX*, 1ª edición, CRÍTICA, Barcelona, 2002, p 397-436.

RUFINS MACHÍN O., “La política mediterránea de la Unión Europea” en *Africa América Latina. Cuadernos n°22*, SODEPAZ, Madrid, 1996, p 111-134.

7. Documentación

Toda la documentación que aparece en este apartado puede encontrarse en los archivos internos del CETMO. Para facilitar su consulta, los documentos se clasifican a continuación por entidad responsable de su elaboración.

7.1. Centro de Estudios de Transporte del Mediterráneo Occidental (CETMO)

Actas de las reuniones entre el Ministerio de transporte turismo y comunicaciones, la Generalitat de Catalunya y el CETMO: Madrid de 20 de noviembre de 1989, 27 de marzo de 1990 y Barcelona, 20 de diciembre de 1990.

Bilan des activités du GTMO et de la coopération transport en Méditerranée Occidentale, 1997-2006. Rapport présenté par le Secrétariat à l'occasion de la rencontre des Ministres du GTMO. Tunis, le 2 mars 2007.

Cuestiones a considerar en el acuerdo entre Naciones Unidas y el Gobierno de España sobre el estatuto del CETMO como centro de Naciones Unidas. Documento elaborado por el CETMO para los responsables españoles encargados de discutir el acuerdo con Naciones Unidas. Barcelona, junio de 1990.

Escritura de constitución de la Fundación CETMO, ante Jose de Torres Giménez, Notario del Ilustre Colegio de Barcelona, 14 de abril de 1988.

L'importance de la coopération en transport pour le développement de la région 5+5. CETMO, Barcelone, septembre 2013.

Informes de la situación sobre la actividad del CETMO, Barcelona. Informes de: julio 1995; noviembre 1995; mayo 1996; marzo, 1997; octubre 1997; febrero 1998.

Plan estratégico 2018-2022. CETMO, Barcelona, octubre 2017.

Programas de trabajo y previsión del presupuesto del CETMO. Barcelona Año 1995; Año 1997.

Propuesta de acuerdo entre Naciones Unidas y el Gobierno de España sobre el estatuto del Centro de estudios del transporte en el Mediterráneo occidental (CETMO) como centro de Naciones Unidas, elaborada por el CETMO, octubre de 1989.

Rapport sur l'État d'Avancement des Travaux du GTMO présenté lors de la Quatrième Rencontre des Ministres des Transports des Pays de la Méditerranée Occidentale. Tunisie, juillet 1999.

Correspondencia del Director del CETMO, Sr. Saki Aciman:

Carta sobre la apertura de las negociaciones con Naciones Unidas a través del Ministerio de Asuntos Exteriores, a la Subdirectora General de Cooperación Internacional del MTTC, del 11 de diciembre de 1989.

Carta sobre la figura jurídica del CETMO y el impulso de las negociaciones entre el Ministerio de Asuntos Exteriores y Naciones Unidas, al Secretario general del DPTOP de la Generalitat de Catalunya, Sr. Senen Florensa, del 12 de diciembre de 1991.

Carta sobre la Propuesta de definición de la situación del CETMO, al Secretario general del DPTOP, Sr. Joan-Ignasi Puigdollers, del 28 de febrero de 1994.

Carta sobre la Propuesta de definición de la situación del CETMO, a la Subdirectora general de Coordinación administrativa del DPTOP, Sra. Josefina Auladell, del 28 de febrer de 1994.

Carta sobre la propuesta de carta del Director general de transportes al Conseller/Secretario general del DPTOP, al Director general de transportes, Sr. Enric Tico, del 13 de marzo de 1996.

Carta sobre el nombramiento de CETMO como Secretariado técnico del GTMO y refuerzo de su situación, al Secretario general del DPTOP, Sr. Josep Grau i Reinés, del 10 de febrero de 1997.

Carta sobre futura reunión con Ministerio de Fomento, DPTOP y CETMO, al Secretario general técnico del Ministerio de Fomento, Sr. Pablo Manuel Mayor, del 3 de julio de 1997.

Carta sobre la documentación sobre el CETMO y temas pendientes, al Secretario general técnico del Ministerio de Fomento, Sr. Pablo Manuel Mayor, del 4 de noviembre de 1997.

Carta sobre propuesta de carta del Secretario general del DPTOP, Sr. Josep Grau, al Secretario general técnico del Ministerio de Fomento, Sr. Pablo Manuel Mayor, sobre el cumplimiento del convenio del CETMO y las relaciones institucionales con Naciones Unidas y la CE, al Secretario general del DPTOP, Sr. Josep Grau, del 18 de diciembre de 1997.

Correspondencia dirigida al Director del CETMO, Sr. Saki Aciman

Carta sobre la “Comisión Económica para Europa: Transporte Mediterráneo” del Representante adjunto permanente de España en Ginebra, el Sr Barrios, tras la entrevista celebrada con el Director de la División Transporte de la CEPE, Sr. Dente, del 19 de enero de 1989.

Carta sobre la Concesión del Estatuto de Naciones Unidas al Centro de Estudios sobre el Transporte en el Mediterráneo, de la Secretaría General Técnica del MTTC del 21 de marzo de 1989.

Carta sobre ejemplos de acuerdos de colaboración con Naciones Unidas, de la Subdirección general de organismos internacionales técnicos para el desarrollo, el Sr. Javier Suárez, del 17 de abril de 1989.

Carta sobre la figura jurídica del CETMO del servicio jurídico de la Generalitat de Catalunya, Sra. Gloria Bardají, del 21 de marzo de 1990.

Carta sobre la figura jurídica del CETMO, del servicio jurídico de la Generalitat de Catalunya, Sra. Glòria Bardají, el 21 de enero de 1993.

Correspondencia dirigida al Presidente de la Fundación CETMO, Sr. Alfredo Molinas Bellido,

Carta sobre el estado de las negociaciones con Naciones Unidas para la obtención del estatuto de centro de Naciones Unidas por parte del CETMO del Ministro de Asuntos Exteriores, Sr. Francisco Fernández Ordoñez, del 11 de diciembre de 1990.

7.2. Diálogo 5+5

5+5 Dialogue. Chronology of the main meetings (2003-2013). Economic Forum of the Western Mediterranean, IEMED, 23 de octubre de 2013.

Déclaration commune des neuf pays de la Méditerranée occidentale, sur la coopération et le dialogue en Méditerranée occidentale entre les pays de l'Union du Maghreb arabe et les pays de l'Europe du Sud. Rome le 10 octobre 1990.

Groupe des ministres de transport de la Méditerranée occidentale – GTMO 5+5. Conférences des ministres en charge des transports des pays de la Méditerranée occidentale. Relevé de conclusions: Sessions Quatrième Tunis, 2 mars 2007; Cinquième Tunis, 17 novembre 2008; Sixième, Rome, 20 mai 2009; Septième, Alger, 13 mars 2012. Huitième, Lisbonne, 22 octobre 2014.

Groupe des ministres de transport de la Méditerranée occidentale – GTMO 5+5. Programmes de travail : Présidence italienne, 2009-2012 ; Présidence algérienne, 2012-2014 ; Présidence portugaise, 2014-2016.

Groupe des ministres de transport de la Méditerranée occidentale – GTMO 5+5. Protocole pour la coopération dans le domaine des transports en Méditerranée Occidentale. Tunis, 2 mars 2007.

Malta Declaration concluding the Second Summit of the Heads of State and Government of the Member States of the Western Mediterranean Forum. 5+5 Dialogue. Valetta, 5-6 October, 2012.

Transports en Méditerranée occidentale. Rapport adopté par la Deuxième Réunion des Ministres des Transports des Pays de la Méditerranée Occidentale. Rabat, Septembre 1995.

Vers des systèmes de transports concertés et harmonisés en Méditerranée occidentale. Deuxième rencontre des ministres en charge des transports des pays de la Méditerranée occidentale. Relevé de conclusions. Rabat, le 22 septembre 1995.

7.3. Generalitat de Catalunya

Convenio entre el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones y la Generalitat de Catalunya para el establecimiento de un centro de estudios para los transportes en el Mediterráneo occidental (1985).

DICTAMEN de la Dra. Ma. Jesús Montoro i Chiner, Profesora Titular de Derecho Administrativo de la Universitat de Barcelona, sobre las distintas propuestas de personificación jurídica de la oficina del CETMO, del 15 de mayo de 1987.

DOGC, num 558. Decret 177/1985, del 23 de mayo. Creación de un servicio y dos secciones en la secretaría general del DPTOP, ampliando su plantilla orgánica, para dar respuesta a las necesidades de nueva creación del CETMO.

Informe del servicio jurídico de la Generalitat de Catalunya sobre la persona jurídica que debería adoptar el CETMO para su integración como organismo de Naciones Unidas, 16 de noviembre de 1989.

Nota informativa sobre la pretensión de la Generalitat de Catalunya de transformar el CETMO en una Fundación de estudios, enviada por la Generalitat a la Secretaría General Técnica del MTTC, el 13 de noviembre de 1987.

Nota para el Sr Joaquim Tosas i Mir, Secretario General del DPTOP, de los servicios jurídicos de la Generalitat en relación a las distintas posibilidades de articulación del CETMO como centro de las Naciones Unidas, 15 de setiembre de 1986.

Correspondencia del Sr. Josep A. Grau, Secretario General del Departament de Política territorial i Obres Publiques de la Generalitat de Catalunya

Carta sobre la próxima reunión de Ministros de Transportes del Mediterráneo Occidental y situación del CETMO, al Subsecretario del Ministerio de Fomento, Sr. Victor Calvo-Sotelo, del 24 de diciembre de 1996.

Carta sobre el análisis de temas pendientes del CETMO: estatuto de Naciones Unidas, figura jurídica y financiación, al Subsecretario del Ministerio de Fomento, Sr. Victor-Calvo Sotelo, del 27 de febrero de 1997.

7.4. Gobierno de España

BOE, núm. 242. Orden 23403, de 19 de septiembre de 1988 por la que se reconoce, clasifica e inscribe como Fundación Cultural Privada de Servicio, con el carácter de benéfica, la denominada Fundación «Centro para el Estudio del Transporte en el Mediterráneo Occidental» (Fundación CETMO). BOE, 1988.

7.5. Organización de las Naciones Unidas

1947-2017. 70 Years of the UNECE Inland Transport Committee, UNECE, Geneva, 2017.

Doc. ONU. E/1988/88/Add.1 – Résolutions et décisions du Conseil économique et sociale. Seconde session ordinaire de 1988, Genève, 6-29 juillet 1988, supplément n°1A. ECOSOC, Genève, 1988.

Doc. ONU. E/ECE/291 – *ECE. The First Ten Years. 1947-1957*, UNECE, Geneva, 1957.

Doc. ONU. ECE/AC.14/1. Annexe1. Décision générale 177. – Documento resultante de la reunión sobre el desarrollo de los transportes en la región Mediterránea. Tesalónica, 2-4 de octubre de 1984. CEE-ONU, Thessalonique, 1984.

Doc. ONU. ECE/Ac.14/R28 – Informe del Seminario de Salónica con la propuesta española de creación del CETMO. CEE-ONU, Thessalonique, 1984.

Doc. ONU. ECE/TRANS/61 – Informe de la 46ª sesión del CTI. Del 28 de enero al 1 de febrero de 1985. CEE-ONU, Genève, 1985.

MEMORANDUM CEPE, sobre la “Proposition d’établir des centres de transport dans la région de la Méditerranée », del Sr. J. Duquesne, director de la Division de transporte de la CEPE, al Sr. Klaus A. Sahlgren, Secrétaire exécutif du CEE-ONU, 25 de abril de 1985.

« Note sur l’établissement et le statut de centres de transport dans la région de la Méditerranée », copia del Sr. J. Duquesne, director de la Division de transporte de la CEPE, al Sr. A. M. Vilalta i González, Secretario general del Departamento de política territorial y obras públicas, DPTOP, de la Generalitat de Catalunya, el 13 de mayo de 1985.

United Nations Treaty Series

United Nations Treaty Series Vol. 1045. No. 784. United Nations and Agency for Cultural and Technical Co-operation. Agreement on co-operation. Signed at Paris on 14 June 1977.

United Nations Treaty Series Vol. 1546. No. 26844. Maroc, Algérie, Jamahiriya arabe libyenne, Mauritanie et Tunisie. Traité instituant l’Union du Maghreb arabe (avec déclaration). Conclu à Marrakech le 17 février 1989.

United Nations Treaty Series Vol. 2199. No. 38994. United Nations and Malta. Agreement between the United Nations and the Government of Malta regarding the establishment in Malta of the International Institute on Aging. New York, 9 October 1987.

Correspondencia del Secretario ejecutivo de la Comisión económica para Europa de las Naciones Unidas, Sr. Gerald Hinteregger

Carta sobre los pasos a seguir para la obtención del estatuto de Naciones Unidas al Representante permanente de España en Naciones Unidas, el Sr. Emilio Artacho, del 2 de febrero de 1989.

Carta sobre ejemplos de acuerdos de colaboración con Naciones Unidas al Representante permanente de España en Naciones Unidas, el Sr. Emilio Artacho, del 6 de abril de 1989.

7.6. Unión Europea

Communication de la Commission au Conseil et au Parlement européen concernant le Partenariat euro-méditerranéen dans le secteur des transports, COM(1998) 7 final.

Conférence Ministérielle Euro-Méditerranéenne sur les transports. Marrakech, 15 Décembre 2005. Conclusions Ministérielles.

Declaración conjunta de la Cumbre de París por el Mediterráneo. París, 13 de julio de 2008.

Declaración de Barcelona, 27-28 de Noviembre de 1995. Adoptada en la Conferencia Euromediterránea.

Plan d'action régional de transport pour la région méditerranéenne 2007-2013. Commission européenne, octobre 2007.

Plan d'action régional de transport pour la région méditerranéenne 2014-2020. Forum Euro-méditerranéen des Transports, mars 2015.

8. Otras fuentes de conocimiento

8.1. Entrevistas

Entrevista al Sr. Alberto Palacios Cobeta, actual Director Técnico del CETMO y miembro del equipo técnico del CETMO desde 2002. Barcelona, 29 de julio de 2017.

Entrevista al Sr. Saki Aciman Behar, Director General del CETMO entre 1988 y 2016. Barcelona, 28 de septiembre de 2017.

8.2. Conferencias

TOVIAS, A., “Diez años de la Unión por el Mediterráneo”, Ciclo de conferencias Aula Mediterránea, IEMED, Barcelona, 21 de marzo de 2018.

8.3. Páginas web

Página web de la UE sobre su historia:

https://europa.eu/european-union/about-eu/history_es

Página web del CETMO:

<http://www.cetmo.org>

Página web del programa COST (European Cooperation in Science and Technology):

<http://www.cost.eu>

Página web del Instituto Nacional de Estadística

<http://www.ine.es/>

Página web de la red de think tanks e instituciones diplomáticas del Mediterráneo occidental:

<http://medthink5plus5.org/>



Página web del Comité Económico y Social de Naciones Unidas:

<https://www.un.org/ecosoc/>

Página web del ITC de Naciones Unidas:

<http://www.unece.org/ar/trans/main/itc/itc.html>

Anejo

Documentación relevante para el conocimiento del CETMO

1. Doc. ONU. ECE/AC.14/1. Annexe1. Décision générale 177. – Documento resultante de la reunión sobre el desarrollo de los transportes en la región Mediterránea. Tesalónica, 2-4 de octubre de 1984
2. Convenio entre el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones y la Generalitat de Catalunya para el establecimiento de un centro de estudios para los transportes en el Mediterráneo occidental (1985).
3. Doc. ONU. E/1988/88/Add.1 – Résolutions et décisions du Conseil économique et sociale. Seconde session ordinaire de 1988, Genève, 6-29 juillet 1988, supplément n°1A.
4. BOE, núm. 242. Orden 23403, de 19 de septiembre de 1988 por la que se reconoce, clasifica e inscribe como Fundación Cultural Privada de Servicio, con el carácter de benéfica, la denominada Fundación «Centro para el Estudio del Transporte en el Mediterráneo Occidental» (Fundación CETMO).
5. Declaración de Barcelona, 27-28 de Noviembre de 1995. Adoptada en la Conferencia Euromediterránea.
6. Groupe des ministres de transport de la Méditerranée occidentale – GTMO 5+5. Protocole pour la coopération dans le domaine des transports en Méditerranée Occidentale. Tunis, 2 mars 2007.
7. Declaración conjunta de la Cumbre de París por el Mediterráneo. París, 13 de julio de 2008.

- 1. Doc. ONU. ECE/AC.14/1. Annexe1. Décision générale 177. – Documento resultante de la reunión sobre el desarrollo de los transportes en la región Mediterránea. Tesalónica, 2-4 de octubre de 1984**

Annexe 1

DECISION GENERALE 177

Les gouvernements et les organisations internationales, rassemblés dans le cadre de la Réunion de la Commission économique pour l'Europe sur le développement des transports dans la région de la Méditerranée, tenue à Salonique du 2 au 4 octobre 1984 à l'invitation du Gouvernement de la Grèce, en coopération avec la Commission économique pour l'Afrique et la Commission économique pour l'Asie occidentale, remercient vivement ce gouvernement pour l'organisation de la réunion et lui expriment leur reconnaissance pour la généreuse hospitalité qui leur a été offerte, et

Se référant à l'Acte final de la Conférence sur la sécurité et la coopération en Europe (CSCE) et au document de clôture de la réunion de Madrid qui recommandent la coopération en matière de transport dans la région de la Méditerranée,

Considérant les nombreuses communications présentées à la réunion ainsi que le résultat des débats qu'elles ont suscités,

Tenant compte des recommandations du séminaire tenu à Athènes en décembre 1981 ainsi que des recommandations et des conclusions du séminaire sur les transports dans la région de la Méditerranée tenu à Barcelone en juin 1983,

Estimant qu'il faut se pencher d'urgence sur les nombreux problèmes concrets concernant les transports dans la région de la Méditerranée afin de réduire les obstacles qui, actuellement, empêchent leur développement optimal,

Reconnaissant que les travaux nécessaires à l'amélioration de cette situation doivent être mis en oeuvre d'une manière harmonisée, dans le cadre d'un plan régional global,

Décident de s'attacher en premier lieu à la réalisation des projets suivants :

1. INFRASTRUCTURES

- A) Examen concerté des programmes régionaux ou sous-régionaux afin d'évaluer leur impact sur l'infrastructure de l'ensemble de la région,
- B) Liaison entre les ports et l'infrastructure des transports intérieurs en Méditerranée orientale et occidentale;

2. FACILITATION

- A) Harmonisation des procédures douanières (maritimes et terrestres),
- B) Simplification et harmonisation d'autres procédures concernant les transports terrestres et maritimes,
- C) Axes de trafic : possibilité d'établir des accords multilatéraux pour chacun de ces axes,

1/ La Réunion a adopté les projets détaillés exposés ci-après.

D) Etablissement de règles pratiques, en particulier pour le trafic en transit,

E) Etude de l'utilisation de l'informatique pour les différents aspects des projets pertinents,

F) Généralisation de l'adhésion et/ou de l'accession aux conventions internationales et harmonisation de leur application;

3. PORTS

A) Coordination des transports terrestres et des transports maritimes. Questions d'infrastructure et d'organisation concernant les ports en tant que points névralgiques du transport multimodal,

B) Amélioration des liaisons entre les ports (transmission des informations) ainsi qu'entre les navires et les ports;

4. STATISTIQUES

Implantation d'un système statistique simple et uniforme pour les transports dans la région de la Méditerranée;

5. CREATION DE CENTRES D'ETUDES SUR LES TRANSPORTS

A) Centres d'études sur les transports

- i) En Grèce, pour la Méditerranée orientale
- ii). En Espagne, pour la Méditerranée occidentale

B) Centre de formation au transport

En Turquie;

Prient en conséquence les gouvernements et les organisations gouvernementales et non gouvernementales concernées par les transports dans la région de la Méditerranée de collaborer à la mise en œuvre des projets susmentionnés, et propose la tenue régulière de réunions afin d'échanger des informations pertinentes sur l'état d'avancement des projets en cours, d'indiquer des orientations et de prendre les décisions nécessaires.

Prient en outre la Commission économique pour l'Europe, ainsi que la Commission économique pour l'Afrique et la Commission économique pour l'Asie occidentale agissant en coopération avec elle, de tenir compte de ces projets dans leur programme de travail, d'apporter leur plein appui à leur réalisation et de solliciter à cet effet l'aide des autres organismes intéressés des Nations Unies, et notamment leur concours financier, dans la mesure où il pourrait être jugé nécessaire, pour atteindre les objectifs des projets.

Décision 1

Objet : COORDINATION DES INFRASTRUCTURES

1. Définition

- 1.1. Les infrastructures de transport terrestre autour de la Méditerranée ne sont pas complètes. Non seulement elles ne sont pas coordonnées entre elles, lorsqu'il faut passer d'un mode de transport à un autre (par exemple liaisons routières et ferroviaires avec les ports) mais elles ne le sont pas non plus pour chaque mode considéré séparément.
- 1.2. Des projets comme le projet d'autoroute transeuropéenne nord-sud (TEM) montrent qu'il importe de coordonner à l'échelon international, les décisions relatives à l'infrastructure.
- 1.3. Les études en cours à la Commission économique pour l'Europe montrent aussi l'importance d'analyses multimodales des transports par "couloirs de circulation" d'intérêt international.

2. Programme

- 2.1. En se plaçant dans cette perspective on pourrait :
 - 2.1.1. Procéder à une analyse d'ensemble des infrastructures dans la région en utilisant les études déjà élaborées par divers pays et organisations (UIC, IRF) et en les complétant selon que de besoin.
 - 2.1.2. Dédire de cette analyse ^{un ambitio géographique flexible} [un découpage géographique souple] qui permettrait d'étudier le problème par secteurs tout en conservant une optique intermodale (route - rail - voies navigables - ports).
- 2.2. Pour les secteurs ainsi définis et sans préjudice du travail accompli dans le cadre des organisations intergouvernementales, les gouvernements intéressés étudieraient en commun les possibilités d'amélioration à court et long terme. Il serait en effet souhaitable :
 - 2.2.1. de déterminer les goulets d'étranglement afin de rechercher les possibilités d'y remédier rapidement, en particulier par la coopération internationale;
 - 2.2.2. de définir un plan directeur souple, destiné à orienter les décisions à plus long terme, en établissant pour le secteur considéré une carte internationale qui permettrait, en particulier, d'assurer la cohérence des investissements de part et d'autre de chaque frontière.

3. Moyens

- 3.1. Les gouvernements et les organisations intéressés devraient :
 - 3.1.1. Etablir un inventaire des études et des projets existants;
 - 3.1.2. Tenir des réunions pour coordonner leurs activités dans chaque secteur et élaborer le plan directeur susmentionné ci-dessus.
- 3.2. Ces travaux seront coordonnés à l'échelon régional par les commissions

Décision 1 a)

Objet : EVALUATION INTERMODALE DES TRANSPORTS DANS LE COULOIR DU
SUD-OUEST DE L'EUROPE (CETMO)

Dans le cadre général du projet de coordination des infrastructures dans la Méditerranée, les Gouvernements de l'Espagne, de la France et du Portugal ont présenté une proposition commune pour la réalisation d'un projet sur l'évaluation intermodale des transports dans le couloir du sud-ouest de l'Europe.

1. L'étude portera sur les flux de voyageurs et de marchandises dans le couloir reliant la France aux pays de la péninsule ibérique - l'Espagne et le Portugal - en tenant compte aussi des flux avec les pays du Maghreb et le centre et le nord de l'Europe.
2. L'étude comprendra les volets suivants :
 - a) Description des infrastructures existantes des différents modes de transport et des services utilisés : routes, chemins de fer, transport maritime et aérien, voies navigables, pipelines, transports combinés.
 - b) Inventaire des contraintes réglementaires et tarifaires : contingentement, contrôles frontaliers, tarifs douaniers, etc.
 - c) Recueil des statistiques du trafic concernant les flux intérieurs et internationaux (voyageurs et marchandises).
 - d) Prévisions des flux de trafic à moyen et à long terme.
 - e) Analyse des projets nationaux et autres, y compris les raccordements aux ports, vérification de leur cohérence mutuelle et de leur adéquation aux prévisions de trafic.
 - f) Evaluation intermodale des différentes mesures envisagées : modification de l'infrastructure, des conditions d'exploitation, des tarifs et de la réglementation.
3. L'étude devra aboutir à des recommandations visant à améliorer le système de transport dans le couloir du sud-ouest de l'Europe.

4. Moyens

Les gouvernements et les organisations intéressés devraient :

Dresser un inventaire des études et des projets existants

Tenir quelques réunions pour coordonner leurs travaux sous l'égide de la CEE des Nations Unies, afin d'aboutir à l'établissement d'un plan directeur.

Décision 1 b)

Objet : EVALUATION DU TRANSPORT A L'ECHELON INTERNATIONAL
DANS LE COULOIR DU SUD-EST DE L'EUROPE

Dans le contexte général du projet de coordination de l'infrastructure en Méditerranée, les Gouvernements de la Grèce et de l'Italie ont présenté le projet commun de lien intermodal entre Brindisi - Igoumenitsa - Volos et le Moyen-Orient.

Le projet est actuellement au stade de l'étude de pré faisabilité.

Les prochaines mesures comprendront des études précises sur l'infrastructure nécessaire, le financement détaillé du projet et des recommandations visant à poursuivre l'amélioration du système de transport le long de cet axe, y compris le transport combiné rail-route et les ports.

Sur la proposition des Gouvernements de la Grèce et de l'Italie, la réunion a décidé d'inclure l'axe susmentionné dans le plan directeur général pour le transport en Méditerranée.

Décision 2-A

Objet : HARMONISATION DES PROCEDURES DOUANIERES

1. Objectif

Aboutir à l'adoption de procédures et de méthodes douanières harmonisées dans la région de la Méditerranée.

2. Champ d'action

2.1 En premier lieu on s'attachera surtout aux procédures et méthodes douanières qui ont une incidence directe sur le transport des marchandises.

2.2 Il s'agit essentiellement :

2.2.1 des régimes de dédouanement pour tous les modes de transport,

2.2.2 des méthodes de traitement douanier des marchandises dans les ports et entre les ports.

3. Programme d'action

3.1 Inventaire des régimes douaniers utilisés (nationaux et internationaux).

3.2 Point de la situation en ce qui concerne l'adhésion aux conventions et accords internationaux et mesures prises pour favoriser l'adhésion d'un plus grand nombre de pays.

3.3 Analyse des modalités d'application de ces conventions et accords.
Recherche d'une application uniformisée.

3.4 Analyse des méthodes douanières utilisées dans les ports et mise au point d'une procédure commune de base, en particulier pour le transroulage (ro-ro).

3.5 Amélioration et accélération de la transmission des informations douanières entre les ports :

3.5.1 par l'uniformisation du manifeste de navire,

3.5.2 par la transmission automatique des informations aux ports de destination et acceptation de ces informations comme base du traitement douanier des marchandises dans ces ports en particulier pour le transroulage.

3.6 Inventaire des méthodes de transmission des données utilisées par les douanes riveraines et par les ports. Recherche de procédures compatibles.

4. Moyens

4.1 Moyens juridiques

Les conventions douanières existantes et en particulier :

4.1.1 La Convention Tir, 1975

4.1.2 La Convention du Conseil de coopération douanière sur la facilitation et la simplification des procédures douanières, dite de Kyoto (1973)

4.2 Moyens pratiques

- 4.2.1 Le Conseil de coopération douanière contribuerait à ces travaux, en collaboration avec les experts douaniers des trois Commissions.
- 4.2.2 Le Conseil de coopération douanière pourrait procéder à un premier inventaire qui serait suivi de réunions spéciales et de séminaires.
- 4.2.3 Les résultats obtenus pourraient se traduire par l'adoption d'accords ou de protocoles entre pays intéressés sur un axe déterminé, ou d'accords multilatéraux, en coopération avec les Commissions économiques et le Conseil de coopération douanière.

14/1
e 1
8

Décision 2-B

Objet : FACILITATION

Simplification et harmonisation des procédures
commerciales

1. Définition

- 1.1. Le projet vise à améliorer le trafic en simplifiant, en uniformisant et en harmonisant les procédures et les formalités de toute nature ayant des incidences sur le transport international.
- 1.2. Il pourra par la suite être divisé en plusieurs étapes, en particulier en ce qui concerne les mesures à long terme.
- 1.3. Le projet pourrait également être divisé géographiquement, entre la Méditerranée orientale et la Méditerranée occidentale, ou même porter sur des liaisons déterminées, les travaux étant coordonnés par les Commissions.

2. Programme d'action

2.1. Harmonisation des documents utilisés dans le transport international

2.1.1. Transports maritimes :

- i) Manifeste et connaissance;
- ii) Documentation portuaire utilisée pour le stockage, l'enlèvement, le chargement, etc.

2.1.2. Transports terrestres :

- i) Possibilité de généraliser l'emploi de la lettre de voiture CMR pour les transports par route;
- ii) Harmonisation des formulaires d'autorisation de transport et de leurs modalités pratiques d'utilisation;
- iii) Etude de la possibilité d'harmoniser les documents de contrôle et éventuellement les sanctions.

2. Etude des possibilités d'utiliser l'informatique pour le traitement des informations et leur transmission. Dans ce domaine, il semblerait que la méthode la plus appropriée consiste à mettre en plan des liaisons informatiques expérimentales entre les ports intéressés.

3. Dans le programme d'action, il ne faudrait pas négliger l'examen d'une adhésion plus généralisée et d'une application plus coordonnée des conventions internationales de transport, non seulement de droit public (douanes, marchandises dangereuses, denrées périssables, etc.) mais également de droit privé (CMR, etc.) concernant les contrats, la responsabilité, etc.

3. Moyens

On pourrait solliciter l'aide de la CNUCED, de l'OMI, du Programme FALPRO, et d'autres organismes des Nations Unies afin de permettre :

3.1. de faire le point de la situation

3.2. d'organiser des séminaires.

La participation des organisations portuaires serait très utile.

Décision 3Objet : LES PORTS1. Définition

1.1. Tous les projets relatifs au commerce et aux transports peuvent avoir des répercussions sur les ports :

1.1.1. problèmes d'infrastructure

1.1.2. facilitation des procédures douanières et autres procédures cohérentes

1.1.3. facilitation des procédures administratives et du transport.

1.2. Néanmoins, ces projets ne couvrent pas l'ensemble des méthodes et des moyens que les ports appliquent aux marchandises qu'ils traitent.

1.3. Il paraît donc nécessaire de leur consacrer un projet spécial, étant entendu que les éléments de ce projet qui recoupent le programme d'autres projets pourraient relever de ces derniers et seraient simplement revus sous l'angle portuaire dans le cadre du présent projet

1.4. Le présent projet vise donc à examiner tous les aspects administratifs, législatifs et procéduraux ainsi que tout ce qui relève des questions portuaires afin de réaliser et/ou d'améliorer :

1.4.1. leur simplification, leur normalisation, leur uniformisation, leur harmonisation et leur modernisation

1.4.2. l'harmonisation entre ports, chaque fois que cela est possible.

2. Programme (à détailler ultérieurement)2.1. Liaisons des ports avec l'arrière-pays

Etude et amélioration des infrastructures du transport multimodal; prise en compte des besoins portuaires dans le cadre de projets nationaux et internationaux.

2.2. Modalités pratiques de traitement des marchandises dans les ports

En distinguant les marchandises traditionnelles du trafic de transroulage (ro-ro) et des conteneurs, on étudierait, en tenant compte du travail pertinent fait par l'OMI :

2.2.1. la prise en charge des marchandises par les ports (répartition, stockage, mise directe à bord ou non, etc.)

2.2.2. les méthodes de manutention

2.2.3. le traitement du navire (formalités, priorités, taxes, etc.).

2.3. Procédures administratives et modalités de transport

- 2.3.1 intervenants, rôle, responsabilité,
- 2.3.2 documentation propre au port considéré,
- 2.3.3 liaison entre transport terrestre et transport maritime.

2.4. Procédures informatisées

- 2.4.1 action de promotion dans les ports non équipés,
- 2.4.2 mise en place de systèmes cohérents,
- 2.4.3 amélioration de la fiabilité des informations depuis l'expédition jusqu'au destinataire,
- 2.4.4 transmission des informations au port de destination,
- 2.4.5 procédure informatique pour la livraison des marchandises (problèmes techniques et juridiques).

2.5. Formation du personnel

Formation du personnel portuaire à tous les niveaux.

3. Moyens

- 3.1. Les organisations portuaires sont intéressées au premier chef mais la coopération des gouvernements est également nécessaire.
- 3.2. La coopération d'organisations internationales (OMI, CNUCED, PNUD, etc.) est également nécessaire.

Décision 4

Objet : STATISTIQUES

1. Définition

- 1.1. Aucun progrès ne peut être accompli dans la région si l'on ne dispose pas d'un instrument statistique uniforme.
- 1.2. La situation actuelle n'est pas bonne en raison de la dispersion des informations, de la multiplicité des nomenclatures et de la variété des méthodes et définitions, ce qui interdit de faire des comparaisons valables.

2. Programme

- 2.1. Etablissement d'un inventaire des sources disponibles.
- 2.2. Elaboration de définitions simples des opérations de transport.
- 2.3. Recherche d'une nomenclature de base.
- 2.4. Possibilité d'établir une ou deux banques de données.
- 2.5. Remarques. On veillera à ne pas compliquer la situation existante en élaborant de nouvelles définitions et une nouvelle nomenclature.

On recherchera donc, parmi les systèmes en vigueur, celui qui se prête le mieux à l'établissement de statistiques simples mais exactes.

3. Moyens

- 3.1. Les gouvernements et les organisations intéressés devraient dresser un inventaire des systèmes existants.
- 3.2. Les centres d'études des transports pourraient être chargés de l'établissement du système et de l'installation de bases de données reliées entre elles.

Décision 5

CREATION DE CENTRES DE TRANSPORT DES NATIONS UNIES

1. Définition

- 1.1. Pour appliquer les décisions prises à la réunion et poursuivre l'action entreprise, il faut créer des centres de transport.
- 1.2. Ces centres auront le statut de centres des Nations Unies et fonctionneront dans le cadre du mandat qui sera défini par les autorités gouvernementales compétentes et par la Commission économique pour l'Afrique et la Commission économique pour l'Asie occidentale.

2. Centres d'études sur les transports

2.1. Ces centres pourraient :

- 2.1.1. Entreprendre des études d'intérêt commun pour les régions concernées.
- 2.1.2. Rassembler et diffuser des informations pratiques sur des questions relatives aux transports.
- 2.1.3. Etablir une banque de données sur les opérations de transport dans la région.
- 2.1.4. Mettre au point des instruments pratiques de planification qui pourraient être utilisés par les pays intéressés.
- 2.1.5. Organiser des réunions techniques et en diffuser les résultats aux pays intéressés.
- 2.1.6. *A l'info Hago.* Formuler des propositions destinées aux trois Commissions économiques concernées.

- 2.2. Selon les propositions des pays intéressés : un centre d'études sur les transports serait établi à Barcelone (Espagne) pour la Méditerranée occidentale, et un autre à Volos (Grèce) pour la Méditerranée orientale.

3. Centre de formation dans le domaine des transports

3.1. Ce centre aura les attributions suivantes :

- 3.1.1. Formation aux opérations de transport pour tous les modes, en fonction des caractéristiques propres aux transports dans la région.
- 3.1.2. Le centre répondra aux besoins des utilisateurs à tous les niveaux (membres des administrations, dirigeants d'entreprises, employés, etc.).

- 3.1.3. Le centre de formation transmettra aux Commissions économiques pour l'Europe, l'Afrique et l'Asie occidentale ainsi qu'aux centres d'études précités, les informations concernant les problèmes que ses activités de formation lui permettront de découvrir.
 - 3.1.4. Conformément à la proposition du Gouvernement turc, ce centre de formation serait établi dans ce pays.
 4. Les participants à la réunion sont convenus de la nécessité d'étudier en détail, le statut, le mandat et les modalités de fonctionnement de ces centres.
 - 4.1. Ils considèrent en outre que, malgré la générosité des pays qui ont formulé ces propositions, un financement complémentaire sera nécessaire.
 2. C'est pourquoi, il est demandé aux gouvernements intéressés de poursuivre l'étude de l'implantation et du fonctionnement des centres de transport avec les organes compétents de la Commission économique pour l'Europe.
-

- 2. Convenio entre el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones y la Generalitat de Catalunya para el establecimiento de un centro de estudios para los transportes en el Mediterráneo occidental (1985)**

C O N V E N I O

ENTRE EL MINISTERIO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES Y LA GENERALITAT DE CATALUNYA PARA EL ESTABLECIMIENTO DE UN CENTRO DE ESTUDIOS PARA LOS TRANSPORTES EN EL MEDITERRANEO OCCIDENTAL

En Barcelona, a diecinueve de Abril de mil novecientos ochenta y cinco

R E U N I D O S

De una parte el Muy Honorable Señor Jordi Pujol i Soley, Presidente de la Generalitat de Catalunya

y de otra el Excelentísimo Señor Don Enrique Barón Crespo, Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones

E X P O N E N :

Que la Constitución Española en el número 3 de su artículo 149, apartado 3, establece la competencia exclusiva del Estado en lo que se refiere a las Relaciones Internacionales.

Que, a su vez, el Estatuto de Autonomía de Catalunya, aprobado por Ley Orgánica 4/1979, de 18 de Diciembre, establece en su artículo 9, apartado 7, la competencia exclusiva en materia de investigación, especificando en el artículo 27, apartado 3, que la Generalitat de Catalunya adoptará las medidas necesarias para la ejecución de los Tratados y Convenios Internacionales en lo que afecten a materias atribuidas a su competencia por el Estatuto de Autonomía.

Que en las conclusiones del Seminario sobre los Transportes en el Mediterráneo, celebrado en Barcelona, en Junio de 1983, bajo los auspicios de Naciones Unidas, se establece la conveniencia de implantar un Centro para estudio de los transportes en la Región Mediterránea.

Que como consecuencia del mencionado Seminario, el Consell Executiu de la Generalitat adoptó el acuerdo de ofrecer al Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, la infraestructura material y adscripción de personal suficiente para la propuesta de un centro de estudios de transporte en el Mediterráneo, dependiente de las Naciones Unidas.

El Comité de Transportes Interiores de la Comisión Económica para Europa, en su 46 Sesión, celebrada en Ginebra los días 28 de Enero a 1 de Febrero de 1985, ADOPTO, entre los proyectos contenidos en el Plan de Acción de Naciones Unidas para los Transportes en el Mediterráneo, presentado en la Reunión Internacional para el Desarrollo de los Transportes en la Región del Mediterráneo, celebrada en Tesalónica los días 2 a 4 de Octubre de 1984, el ACUERDO de incluir en su programa de trabajo, el proyecto de implantación en Barcelona de un Centro de Estudios para los Transportes en el Mediterráneo Occidental, con Estatuto de Centro de Naciones Unidas.

Que en consecuencia de esta decisión el Gobierno de España y la Comisión Económica para Europa, a través de sus representantes, firmarán un Acuerdo para el establecimiento en Barcelona de un Centro de Estudios para los Transportes en el Mediterráneo Occidental, con Estatuto Legal de Centro de las Naciones Unidas.

Habida cuenta del interés común del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones y de la Generalitat de Catalunya, en el establecimiento del Centro.

En su virtud :

C O N V I E N E N

1.- El Centro de Estudios sobre los Transportes en el Mediterráneo Occidental, cuya implantación se acordó incluir, a propuesta del Gobierno español, en el programa de trabajo del Comité de Transportes Interiores de la Comisión Económica para Europa en su 46 Sesión, tendrá Estatuto de Naciones Unidas y estará adscrito a la Secretaría General Técnica del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones a través de la Subdirección General de Cooperación Internacional.

2.- La Generalitat de Catalunya pondrá a disposición del Centro un local con superficie no inferior, en primera etapa, a 150 m² útiles, equipado para Oficina -sede del Centro. La oficina deberá disponer, al menos, de un despacho para el Director del Centro, dos despachos técnicos y un despacho de secretaría.

3.- La oficina del Centro dispondrá de mobiliario, equipo y material de oficina y tendrá instalado teléfono, télex con cinta impresora, equipo para reproducción de documentos y terminal conectado a ordenador.

4.- La Generalitat de Catalunya en la fase inicial pondrá a disposición del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones tres técnicos superiores para su adscripción a las unidades técnica, jurídica y administrativa, así como un auxiliar administrativo conocedor, al menos del idioma francés.

La adscripción del referido personal para los puestos de trabajo del Centro será efectuado por el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones y el nombramiento y el cese por el Director del Centro.

El personal en cuestión mantendrá su relación laboral con la Generalitat de Catalunya, a la que corresponderá fijar la situación administrativa en que se encuentre, sin que la intervención del Ministerio en la adscripción implique la existencia de ningún vínculo laboral.

5.- La Generalitat de Catalunya designará un representante para que sirva de enlace con la Secretaría General Técnica del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones en cuanto a los intereses de la Generalitat en relación con las funciones que el Centro desarrolle.

A través de dicho representante se establecerá el cauce adecuado para que las instituciones y organismos públicos o privados interesados en el transporte, puedan cooperar con el Centro de acuerdo con el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones.

6.- La Generalitat de Catalunya costeará los gastos de mantenimiento a que se refieren los apartados 2, 3 y 4 del presente Convenio. Los gastos que originen, con independencia de los anteriores, los estudios o trabajos específicos que se lleven a cabo por el Centro, se financiarán en la proporción que se acuerde por la Generalitat de Catalunya y el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, en la medida de sus disponibilidades presupuestarias, a cuyo efecto se concretarán en cada caso particular entre la Secretaría General Técnica y el representante de la Generalitat de Catalunya.

7.- El presente Convenio quedará en suspenso en caso de no suscribirse entre el Gobierno del Estado y el Organismo correspondiente de Naciones Unidas el Convenio previsto sobre creación del Centro de Estudios para los Transportes en el Mediterráneo Occidental, a que se hace referencia en el punto primero.

- 3. Doc. ONU. E/1988/88/Add.1 – Résolutions et décisions du Conseil économique et sociale. Seconde session ordinaire de 1988, Genève, 6-29 juillet 1988, supplément n°1A**

RÉSOLUTIONS ET DÉCISIONS DU CONSEIL ÉCONOMIQUE ET SOCIAL

SECONDE SESSION ORDINAIRE DE 1988
Genève, 6-29 juillet 1988

CONSEIL ÉCONOMIQUE ET SOCIAL

DOCUMENTS OFFICIELS, 1988

SUPPLÉMENT N° 1A



NATIONS UNIES

New York, 1988

prend note des mesures prises par le Directeur général en vue de mettre en application les dispositions de la résolution 42/196 de l'Assemblée générale du 11 décembre 1987, et prend note également des mesures supplémentaires proposées, tenant compte du fait qu'il faudrait donner la priorité à l'achèvement des tâches expressément mentionnées dans cette résolution et que les rapports demandés devraient être présentés en temps voulu pour qu'ils puissent être examinés de manière suffisamment approfondie par le Conseil économique et social dans le cadre de l'examen triennal des activités opérationnelles prévu pour 1989;

f) Prie le Conseil d'administration du Programme des Nations Unies pour le développement, lorsqu'il procédera, à sa trente-sixième session, à l'examen du fonctionnement du groupe de travail de son Comité plénier, de tenir dûment compte des observations formulées par les gouvernements, telles qu'elles figurent dans le rapport du Conseil d'administration à la Commission spéciale du Conseil économique et social chargée de l'étude approfondie de la structure et des fonctions du mécanisme intergouvernemental de l'Organisation des Nations Unies dans les domaines économique et social⁷⁰.

1988/166. Rapports des organes directeurs des organismes des Nations Unies présentés en application de la résolution 42/196 de l'Assemblée générale

A sa 39^e séance plénière, le 27 juillet 1988, le Conseil économique et social a prié le Secrétaire général de mettre à la disposition de l'Assemblée générale, à sa quarante-troisième session, dans la limite des ressources existantes, la note du Secrétaire général⁷¹ transmettant les rapports des organes directeurs des organismes des Nations Unies concernant le rapport sur les études de cas concernant le fonctionnement des activités opérationnelles du système des Nations Unies pour le développement, la coopération de ces organismes avec la Banque mondiale, et le réexamen et la rationalisation de leurs bureaux extérieurs.

1988/167. Rapports examinés par le Conseil économique et social à propos de la question de la coopération et de la coordination internationales dans le cadre du système des Nations Unies

A sa 39^e séance plénière, le 27 juillet 1988, le Conseil économique et social a pris acte des rapports suivants :

- a) Rapport d'ensemble annuel du Comité administratif de coordination pour 1987⁷²;
- b) Rapport du Secrétaire général sur la suite donnée à l'analyse interorganisations des programmes sur la recherche économique et sociale et l'analyse décisionnelle dans le système des Nations Unies⁷³;
- c) Rapport du Comité administratif de coordination sur les dépenses des organismes des Nations Unies relatives aux programmes⁷⁴;

1988/168. Projet d'introduction au plan à moyen terme pour la période commençant en 1992

A sa 39^e séance plénière, le 27 juillet 1988, le Conseil économique et social a décidé de transmettre au Comité du programme et de la coordination, à la reprise de sa vingt-huitième session, les observations formulées par les membres du Conseil à sa seconde session ordinaire de 1988⁷⁵ sur le projet d'introduction au plan à moyen terme pour la période commençant en 1992⁷⁶.

1988/169. Centres sur les transports pour la région méditerranéenne

A sa 40^e séance plénière, le 28 juillet 1988, le Conseil économique et social a décidé d'accorder le statut de Centre des Nations Unies au Centre d'étude des transports en Méditerranée orientale, situé à Volos (Grèce), au Centre d'étude des transports en Méditerranée occidentale, situé à Barcelone (Espagne), et au Centre de formation dans le domaine des transports, situé à Istanbul (Turquie), étant entendu que cela n'aurait pas d'incidences financières sur le budget ordinaire de l'Organisation des Nations Unies; ce statut prendra effet dès que l'Organisation des Nations Unies et les gouvernements des pays en cause auront conclu des accords sur les conditions auxquelles il est accordé.

1988/170. Modification du mandat de la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique : admission du territoire des Samoa américaines en qualité de membre associé de la Commission

A sa 40^e séance plénière, le 28 juillet 1988, le Conseil économique et social, notant que le territoire des Samoa américaines est devenu un membre associé de la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique, conformément au paragraphe 5 du mandat de la Commission⁷⁷, a décidé de modifier en conséquence le paragraphe 4 du mandat de la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique.

1988/171. Lieu de réunion de la vingt-troisième session de la Commission économique pour l'Amérique latine et les Caraïbes

A sa 40^e séance plénière, le 28 juillet 1988, le Conseil économique et social a décidé que la vingt-troisième session de la Commission économique pour l'Amérique latine et les Caraïbes se tiendrait à Caracas (Venezuela) en 1990, conformément à la décision 1986/173 du Conseil du 22 juillet 1986, et que les dépenses supplémentaires que pourrait éventuellement entraîner la session

⁷⁰ Documents officiels du Conseil économique et social, 1987, Supplément n° 12 (E/1987/25), annexe I, décision 87/50, annexe.

⁷¹ E/1988/76.

⁷² E/1988/42.

⁷³ E/1988/47.

⁷⁴ E/1988/78 et Corr.1.

⁷⁵ Voir Documents officiels du Conseil économique et social, 1988, Séances plénières, 37^e séance (E/1988/SR.37).

⁷⁶ A/43/329, annexe.

⁷⁷ Documents officiels du Conseil économique et social, 1988, Supplément n° 11 (E/1988/35), annexe V.

- 4. BOE, núm. 242. Orden 23403, de 19 de septiembre de 1988 por la que se reconoce, clasifica e inscribe como Fundación Cultural Privada de Servicio, con el carácter de benéfica, la denominada Fundación «Centro para el Estudio del Transporte en el Mediterráneo Occidental» (Fundación CETMO)**

MINISTERIO DE CULTURA

23401 *ORDEN de 16 de septiembre de 1988 por la que se dispone el cumplimiento de la sentencia dictada por la Sala Tercera del Tribunal Supremo, en recurso de apelación número 361/1985, interpuesto por don Manuel Berlanga Valera.*

Ilmo. Sr.: En el recurso de apelación número 361/1985 (contencioso número 23.034), seguido ante la Sala Tercera del Tribunal Supremo, entre don Manuel Berlanga Valera y la Administración General del Estado, ha recaído sentencia en 18 de mayo de 1987, cuyo fallo es el siguiente:

«Fallamos: Desestimamos el recurso de apelación interpuesto por el Procurador don Alejandro González Salinas, en nombre y representación de don Manuel Berlanga Valera, contra la sentencia dictada por la Sección Segunda de la Sala de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Nacional que desestimó el deducido contra las resoluciones del Ministerio de Cultura de 4 de febrero de 1982, desestimatoria del recurso de alzada interpuesto contra la resolución de la Dirección General de Bellas Artes, Archivos y Bibliotecas, y de 18 de septiembre de 1981, que desautorizaron las modificaciones introducidas por el recurrente en construcción de su propiedad en la calle Bajada de San María, número 5, de Cuenca, sentencia apelada que confirmamos por estar ajustada a derecho.»

En su virtud, este Ministerio ha tenido a bien disponer que se cumpla en sus propios términos la referida sentencia, publicándose su fallo en el «Boletín Oficial del Estado».

Lo que comunico a V. I. para su conocimiento y efectos.

Madrid, 16 de septiembre de 1988.-P. D. (Orden de 12 de junio de 1985), el Subsecretario, Miguel Satrustegui Gil-Delgado.

Ilmo. Sr. Director general de Bellas Artes y Archivos.

23402 *ORDEN de 16 de septiembre de 1988 por la que se dispone el cumplimiento de la sentencia dictada por la Audiencia Nacional (Sección Cuarta), en recurso contencioso-administrativo número 45.775, interpuesto por «Espectáculos Callao, Sociedad Anónima».*

Ilmo. Sr.: En el recurso contencioso-administrativo número 45.775, seguido ante la Sala de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Nacional (Sección Cuarta), entre «Espectáculos Callao, Sociedad Anónima», y la Administración General del Estado, sobre sanción económica (Cinematografía), ha recaído sentencia en 13 de mayo de 1988, cuyo fallo es el siguiente:

«Fallamos: Que estimando en parte el recurso contencioso-administrativo interpuesto por la Sociedad mercantil "Espectáculos Callao, Sociedad Anónima", contra la Resolución de la Dirección General de Cinematografía de fecha 6 de febrero de 1984, así como frente a la también Resolución del Ministerio de Cultura de 17 de febrero de 1986, esta última desestimatoria del recurso de alzada contra la primera formulado, a que las presentes actuaciones se contraen, debemos:

Anular y anularnos tales Resoluciones por su disconformidad a Derecho, en cuanto no se ajusten al siguiente pronunciamiento:

Imponer a la Empresa titular del Cinematógrafo "Callao", de Madrid, la sanción de multa de 30.000 pesetas; con las inherentes consecuencias legales y singularmente con la de devolver a la recurrente las 30.000 pesetas de exceso de sanción.»

En su virtud, este Ministerio ha tenido a bien disponer que se cumpla en sus propios términos la referida sentencia, publicándose su fallo en el «Boletín Oficial del Estado», significándole que contra la anterior sentencia ha sido interpuesto recurso de apelación por el Letrado del Estado, que ha sido admitido a un solo efecto.

Lo que comunico a V. I. para su conocimiento y efectos.

Madrid, 16 de septiembre de 1988.-P. D. (Orden de 12 de junio de 1985), el Subsecretario, Miguel Satrustegui Gil-Delgado.

Ilmo. Sr. Director general del Instituto de la Cinematografía y de las Artes Audiovisuales.

23403 *ORDEN de 19 de septiembre de 1988 por la que se reconoce, clasifica e inscribe como Fundación Cultural Privada de Servicio, con el carácter de benéfica, la denominada Fundación «Centro para el Estudio del Transporte en el Mediterráneo Occidental» (Fundación CETMO).*

Ilmo. Sr.: Visto el expediente de reconocimiento, clasificación e inscripción en el Registro de Fundaciones Culturales Privadas y Entidades análogas de la Fundación «Centro para el Estudio del Transporte en el Mediterráneo Occidental» (Fundación CETMO), y

Resultando que por don Alfredo Molinas Bellido, en nombre y representación de la Federación Española de Asociaciones de Transitarios, Expedidores Internacionales y Asimilados, FETEIA, y también en su calidad de Presidente en funciones del Puerto Autónomo de Barcelona; doña Reyes Fernández Durán, en representación del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones; don Joaquín Tosar Mir, en representación del Departamento de Política Territorial y Obras Públicas de la Generalidad de Cataluña; don Rafael de la Fuente Viqueira, en representación de la Aduana Principal de Barcelona; don Manuel María Vicens Matas, en representación de la Federación Española de Transitarios, Expedidores Internacionales y Asimilados (FETEIA); don Juan Álvarez Torras, en representación de Fenebus; don Alfredo Irissarri Castro, en nombre y representación de la Confederación Española de Transportes de Mercancías, y don Saki Aciman Behar, en representación del CETMO, se procedió a constituir una Fundación Cultural Privada con la expresada denominación en escritura pública, comprensiva de los Estatutos que han de regir la misma, ante el Notario de Barcelona don José de Torres Giménez, el día 21 de abril de 1988, posteriormente complementada por otras escrituras de aceptación de cargos; la primera autorizada por el mismo Notario con fecha 7 de junio de 1988, y la segunda autorizada por el Notario de Madrid don Lorenzo Guirado Saez con fecha 15 de junio de 1988; fijándose su domicilio en Barcelona, Vía Layetana, números 32-34;

Resultando que el capital inicial de la Institución asciende a la cantidad de 500.000 pesetas, aportadas por los fundadores, constando certificación de que dicha cantidad se encuentra depositada en Entidad bancaria a nombre de la Fundación; se especifica el objeto de la misma consistente en «reforzar la oficina administrativa denominada "Centro para el Estudio del Transporte en el Mediterráneo Occidental"; el estudio de cuantas cuestiones afecten al transporte en el Mediterráneo Occidental, elaborando todo tipo de propuestas de carácter económico, técnico o jurídico tendientes a eliminar los obstáculos para la racionalización y mejora del transporte y las comunicaciones entre el sudoeste de Europa y los países del Maghreb, y la dotación económica a las personas o Entidades que realicen estudios sobre estas materias. La Fundación organizará, programará y realizará directamente las actividades inherentes a su objeto. Si lo hiciere por medio de la concesión de becas o subvenciones, las personas o Instituciones que hayan de recibirlas se seleccionarán por el Patronato de acuerdo con unas bases que habrán de ser previamente aprobadas y publicadas en función de la naturaleza de los estudios a realizar y de los méritos y capacidad de los aspirantes».

Resultando que el Gobierno, administración y representación de la Fundación se encomienda a un Patronato constituido inicialmente de la siguiente forma: Presidente: Don Alfredo Molinas Bellido. Vicepresidentes: Doña Reyes Fernández Durán y don Joaquín Tosar Mir. Vocales: Don Manuel María Vicens Matas, don Manuel Panadero López, don Josep Munné Costa, don Rafael de la Fuente Viqueira, don Juan Álvarez Torras y don Alfredo Irissarri Castro. Secretario: Don Saki Aciman Behar, a quien se nombra también Director de la Fundación; todos los cuales han aceptado expresamente sus cargos.

Vistos la Ley General de Educación de 4 de agosto de 1970; el Reglamento de las Fundaciones Culturales Privadas y Entidades análogas de 21 de julio de 1972; los Reales Decretos 1762/1979, de 29 de junio, y 565/1985, de 24 de abril, y las demás disposiciones concordantes y de general aplicación;

Considerando que, conforme a lo prevenido en los artículos 1.º y 2.º del Real Decreto 1762/1979, en relación con el artículo 103.4 del Reglamento de Fundaciones Culturales Privadas de 21 de julio de 1972, es de la competencia de este Departamento el reconocer, clasificar e inscribir la presente Fundación, en consideración a los fines que se propone cumplir;

Considerando que el presente expediente ha sido promovido por persona legitimada para ello, y que al mismo se han aportando cuantos datos y documentos se consideran esenciales, cumpliéndose los requisitos señalados en el artículo 1.º del Reglamento de las Fundaciones Culturales Privadas y Entidades análogas, aprobado por Real Decreto 2930/1972, de 21 de julio, con las especificaciones de sus artículos 6.º y 7.º, siendo por su carácter una institución cultural y benéfica y por su naturaleza de servicio, conforme al artículo 2.º, 3.º del mismo.

Este Ministerio, a propuesta de la Secretaría General del Protectorado, previo informe favorable del Servicio Jurídico del Departamento, ha resuelto:

Primero.-Reconocer como Fundación Cultural Privada de servicio con el carácter de benéfica la denominada Fundación «Centro para el Estudio del Transporte en el Mediterráneo Occidental» (Fundación CETMO).

Segundo.-Encomendar su representación y gobierno al Patronato, cuya composición anteriormente se detalla.

Tercero.-Aprobar su presupuesto para el primer año.

Lo que comunico a V. I. para su conocimiento y efectos.

Madrid, 19 de septiembre de 1988.-P. D. (Orden de 12 de junio de 1985), el Subsecretario, Miguel Satrustegui Gil-Delgado.

Ilmo. Sr. Subsecretario.

- 5. Declaración de Barcelona, 27-28 de Noviembre de 1995. Adoptada en la Conferencia Euromediterránea**

Barcelona declaration

adopted at the Euro-Mediterranean Conference - 27-28/11/95

- The Council of the European Union, represented by its President, Mr Javier SOLANA, Minister for Foreign Affairs of Spain,
- The European Commission, represented by Mr Manuel MARIN, VicePresident,
- Germany, represented by Mr Klaus KINKEL, ViceChancellor and Minister for Foreign Affairs,
- Algeria, represented by Mr Mohamed Salah DEMBRI, Minister for Foreign Affairs,
- Austria, represented by Mrs Benita FERREROWALDNER, State Secretary, Ministry of Foreign Affairs,
- Belgium, represented by Mr Erik DERYCKE, Minister for Foreign Affairs,
- Cyprus, represented by Mr Alecos MICHAELIDES, Minister for Foreign Affairs,
- Denmark, represented by Mr Ole Loensmann POULSEN, State Secretary, Ministry of Foreign Affairs,
- Egypt, represented by Mr Amr MOUSSA, Minister for Foreign Affairs,
- Spain, represented by Mr Carlos WESTENDORP, State Secretary for Relations with the European Community,
- Finland, represented by Mrs Tarja HALONEN, Minister for Foreign Affairs,
- France, represented by Mr Hervé de CHARETTE, Minister for Foreign Affairs,
- Greece, represented by Mr Károlos PAPOULIAS, Minister for Foreign Affairs,
- Ireland, represented by Mr Dick SPRING, Deputy Prime Minister and Minister for Foreign Affairs,
- Israel, represented by Mr Ehud BARAK, Minister for Foreign Affairs,
- Italy, represented by Mrs Susanna AGNELLI, Minister for Foreign Affairs,
- Jordan, represented by Mr AbdelKarim KABARITI, Minister for Foreign Affairs,
- Lebanon, represented by Mr Fares BOUEZ, Minister for Foreign Affairs,
- Luxembourg, represented by Mr Jacques F. POOS, Deputy Prime Minister and Minister for Foreign Affairs, Foreign Trade and Cooperation,
- Malta, represented by Prof. Guido DE MARCO, Deputy Prime Minister and Minister for Foreign Affairs,
- Morocco, represented by Mr Abdellatif FILALI, Prime Minister and Minister for Foreign Affairs,
- the Netherlands, represented by Mr Hans van MIERLO, Deputy Prime Minister and Minister for Foreign Affairs,
- Portugal, represented by Mr Jaime GAMA, Minister for Foreign Affairs,
- the United Kingdom, represented by Mr Malcolm RIFKIND QC MP, Secretary of State for Foreign and Commonwealth Affairs,
- Syria, represented by Mr Farouk AL-SHARAA, Minister for Foreign Affairs,
- Sweden, represented by Mrs Lena HJELM-WALLEN, Minister for Foreign Affairs,
- Tunisia, represented by Mr Habib Ben YAHIA, Minister for Foreign Affairs,
- Turkey, represented by Mr Deniz BAYKAL, Deputy Prime Minister and Minister for Foreign Affairs,

- the Palestinian Authority, represented by Mr Yassir ARAFAT, President of the Palestinian Authority, taking part in the Euro-Mediterranean Conference in Barcelona;
- stressing the strategic importance of the Mediterranean and moved by the will to give their future relations a new dimension, based on comprehensive cooperation and solidarity, in keeping with the privileged nature of the links forged by neighbourhood and history;
- aware that the new political, economic and social issues on both sides of the Mediterranean constitute common challenges calling for a coordinated overall response;
- resolved to establish to that end a multilateral and lasting framework of relations based on a spirit of partnership, with due regard for the characteristics, values and distinguishing features peculiar to each of the participants;
- regarding this multilateral framework as the counterpart to a strengthening of bilateral relations which it is important to safeguard, while laying stress on their specific nature;
- stressing that this EuroMediterranean initiative is not intended to replace the other activities and initiatives undertaken in the interests of the peace, stability and development of the region, but that it will contribute to their success. The participants support the realization of a just, comprehensive and lasting peace settlement in the Middle East based on the relevant United Nations Security Council resolutions and principles mentioned in the letter of invitation to the Madrid Middle East Peace Conference, including the principle land for peace, with all that this implies;
- convinced that the general objective of turning the Mediterranean basin into an area of dialogue, exchange and cooperation guaranteeing peace, stability and prosperity requires a strengthening of democracy and respect for human rights, sustainable and balanced economic and social development, measures to combat poverty and promotion of greater understanding between cultures, which are all essential aspects of partnership,
- hereby agree to establish a comprehensive partnership among the participants the EuroMediterranean partnership through strengthened political dialogue on a regular basis, the development of economic and financial cooperation and greater emphasis on the social, cultural and human dimension, these being the three aspects of the EuroMediterranean partnership.

Political & security partnership: Establishing a common area of peace & stability

The participants express their conviction that the peace, stability and security of the Mediterranean region are a common asset which they pledge to promote and strengthen by all means at their disposal. To this end they agree to conduct a strengthened political dialogue at regular intervals, based on observance of essential principles of international law, and reaffirm a number of common objectives in matters of internal and external stability.

In this spirit they undertake in the following declaration of principles to:

act in accordance with the United Nations Charter and the Universal Declaration of Human Rights, as well as other obligations under international law, in particular those arising out of regional and international instruments to which they are party;

develop the rule of law and democracy in their political systems, while recognizing in this framework the right of each of them to choose and freely develop its own political, socio-cultural, economic and judicial system;

respect human rights and fundamental freedoms and guarantee the effective legitimate exercise of such rights and freedoms, including freedom of expression, freedom of association for peaceful purposes and freedom of

thought, conscience and religion, both individually and together with other members of the same group, without any discrimination on grounds of race, nationality, language, religion or sex;

give favourable consideration, through dialogue between the parties, to exchanges of information on matters relating to human rights, fundamental freedoms, racism and xenophobia;

respect and ensure respect for diversity and pluralism in their societies, promote tolerance between different groups in society and combat manifestations of intolerance, racism and xenophobia. The participants stress the importance of proper education in the matter of human rights and fundamental freedoms;

respect their sovereign equality and all rights inherent in their sovereignty, and fulfil in good faith the obligations they have assumed under international law;

respect the equal rights of peoples and their right to self-determination, acting at all times in conformity with the purposes and principles of the Charter of the United Nations and with the relevant norms of international law, including those relating to territorial integrity of States, as reflected in agreements between relevant parties;

refrain, in accordance with the rules of international law, from any direct or indirect intervention in the internal affairs of another partner;

respect the territorial integrity and unity of each of the other partners;

settle their disputes by peaceful means, call upon all participants to renounce recourse to the threat or use of force against the territorial integrity of another participant, including the acquisition of territory by force, and reaffirm the right to fully exercise sovereignty by legitimate means in accordance with the UN Charter and international law;

strengthen their cooperation in preventing and combating terrorism, in particular by ratifying and applying the international instruments they have signed, by acceding to such instruments and by taking any other appropriate measure;

fight together against the expansion and diversification of organized crime and combat the drugs problem in all its aspects;

- promote regional security by acting, inter alia, in favour of nuclear, chemical and biological non-proliferation through adherence to and compliance with a combination of international and regional non-proliferation regimes, and arms control and disarmament agreements such as NPT, CWC, BWC, CTBT and/or regional arrangements such as weapons free zones including their verification regimes, as well as by fulfilling in good faith their commitments under arms control, disarmament and non-proliferation conventions.

The parties shall pursue a mutually and effectively verifiable Middle East Zone free of weapons of mass destruction, nuclear, chemical and biological, and their delivery systems.

Furthermore the parties will consider practical steps to prevent the proliferation of nuclear, chemical and biological weapons as well as excessive accumulation of conventional arms.

Refrain from developing military capacity beyond their legitimate defence requirements, at the same time reaffirming their resolve to achieve the same degree of security and mutual confidence with the lowest possible levels of troops and weaponry and adherence to CCW.

Promote conditions likely to develop good-neighbourly relations among themselves and support processes aimed at stability, security, prosperity and regional and subregional cooperation.

consider any confidence and security-building measures that could be taken between the parties with a view to the creation of an "area of peace and stability in the Mediterranean", including the long term possibility of establishing a Euro-Mediterranean pact to that end.

Economic & financial partnership: Creating an area of shared prosperity

The participants emphasize the importance they attach to sustainable and balanced economic and social development with a view to achieving their objective of creating an area of shared prosperity.

The partners acknowledge the difficulties that the question of debt can create for the economic development of the countries of the Mediterranean region. They agree, in view of the importance of their relations, to continue the dialogue in order to achieve progress in the competent fora.

Noting that the partners have to take up common challenges, albeit to varying degrees, the participants set themselves the following long-term objectives:

- acceleration of the pace of sustainable socio-economic development;
- improvement of the living conditions of their populations, increase in the employment level and reduction in the development gap in the EuroMediterranean region;
- encouragement of regional cooperation and integration.

With a view to achieving these objectives, the participants agree to establish an economic and financial partnership which, taking into account the different degrees of development, will be based on:

- the progressive establishment of a free-trade area;
- the implementation of appropriate economic cooperation and concerted action in the relevant areas;
- a substantial increase in the European Union's financial assistance to its partners.

a) Free-trade area

The free-trade area will be established through the new EuroMediterranean Agreements and free-trade agreements between partners of the European Union. The parties have set 2010 as the target date for the gradual establishment of this area which will cover most trade with due observance of the obligations resulting from the WTO.

With a view to developing gradual free trade in this area: tariff and nontariff barriers to trade in manufactured products will be progressively eliminated in accordance with timetables to be negotiated between the partners; taking as a starting point traditional trade flows, and as far as the various agricultural policies allow and with due respect to the results achieved within the GATT negotiations, trade in agricultural products will be progressively liberalized through reciprocal preferential access among the parties; trade in services including right of establishment will be progressively liberalized having due regard to the GATS agreement.

The participants decide to facilitate the progressive establishment of this free-trade area through

- the adoption of suitable measures as regard rules of origin, certification, protection of intellectual and industrial property rights and competition;
- the pursuit and the development of policies based on the principles of market economy and the integration of their economies taking into account their respective needs and levels of development;
- the adjustment and modernization of economic and social structures, giving priority to the promotion and development of the private sector, to the upgrading of the productive sector and to the establishment of an appropriate institutional and regulatory framework for a market economy. They will likewise endeavour to mitigate the negative social consequences which may result from this adjustment, by promoting programmes for the benefit of the neediest populations;
- the promotion of mechanisms to foster transfers of technology.

b) Economic cooperation and concerted action

Cooperation will be developed in particular in the areas listed below and in this respect the participants:

acknowledge that economic development must be supported both by internal savings, the basis of investment, and by direct foreign investment. They stress the importance of creating an environment conducive to

investment, in particular by the progressive elimination of obstacles to such investment which could lead to the transfer of technology and increase production and exports;

affirm that regional cooperation on a voluntary basis, particularly with a view to developing trade between the partners themselves, is a key factor in promoting the creation of a freetrade area;

- encourage enterprises to enter into agreements with each other and undertake to promote such cooperation and industrial modernization by providing a favourable environment and regulatory framework. They consider it necessary to adopt and to implement a technical support programme for SMEs;

emphasize their interdependence with regard to the environment, which necessitates a regional approach and increased cooperation, as well as better coordination of existing multilateral programmes, while confirming their attachment to the Barcelona Convention and the Mediterranean Action Plan. They recognize the importance of reconciling economic development with environmental protection, of integrating environmental concerns into the relevant aspects of economic policy and of mitigating the negative environmental consequences which might result. They undertake to establish a short and medium-term priority action programme, including in connection with combating desertification, and to concentrate appropriate technical and financial support on those actions;

recognize the key role of women in development and undertake to promote their active participation in economic and social life and in the creation of employment;

stress the importance of the conservation and rational management of fish stocks and of the improvement of cooperation on research into stocks, including aquaculture, and undertake to facilitate scientific training and research and to envisage creating joint instruments;

acknowledge the pivotal role of the energy sector in the economic EuroMediterranean partnership and decide to strengthen cooperation and intensify dialogue in the field of energy policies. They also decide to create the appropriate framework conditions for investments and the activities of energy companies, cooperating in creating the conditions enabling such companies to extend energy networks and promote link-ups;

- recognize that water supply together with suitable management and development of resources are priority issues for all Mediterranean partners and that cooperation should be developed in these areas;

agree to cooperate in modernizing and restructuring agriculture and in promoting integrated rural development. This cooperation will focus in particular on technical assistance and training, on support for policies implemented by the partners to diversify production, on the reduction of food dependency and on the promotion of environment-friendly agriculture. They also agree to cooperate in the eradication of illicit crops and the development of any regions affected.

The participants also agree to cooperate in other areas and, to that effect:

stress the importance of developing and improving infrastructures, including through the establishment of an efficient transport system, the development of information technologies and the modernization of telecommunications. They agree to draw up a programme of priorities for that purpose;

- undertake to respect the principles of international maritime law, in particular freedom to provide services in international transport and free access to international cargoes. The results of the ongoing multilateral trade negotiations on maritime transport services being conducted within the WTO will be taken into account when agreed;

undertake to encourage cooperation between local authorities and in support of regional planning;

recognizing that science and technology have a significant influence on socioeconomic development, agree to strengthen scientific research capacity and development, contribute to the training of scientific and technical staff and promote participation in joint research projects based on the creation of scientific networks;

agree to promote cooperation on statistics in order to harmonize methods and exchange data.

c) Financial cooperation

The participants consider that the creation of a free-trade area and the success of the EuroMediterranean partnership require a substantial increase in financial assistance, which must above all encourage sustainable indigenous development and the mobilization of local economic operators. They note in this connection that:

the Cannes European Council agreed to set aside ECU 4 685 million for this financial assistance in the form of available Community budget funds for the period 1995-1999. This will be supplemented by EIB assistance in the form of increased loans and the bilateral financial contributions from the Member States;

effective financial cooperation managed in the framework of a multiannual programme, taking into account the special characteristics of each of the partners is necessary;

sound macro-economic management is of fundamental importance in ensuring the success of the partnership. To this end they agree to promote dialogue on their respective economic policies and on the method of optimizing financial cooperation.

Partnership in social, cultural and Human affairs: Developing human resources, promoting understanding between cultures & exchanges between civil societies

The participants recognize that the traditions of culture and civilization throughout the Mediterranean region, dialogue between these cultures and exchanges at human, scientific and technological level are an essential factor in bringing their peoples closer, promoting understanding between them and improving their perception of each other.

In this spirit, the participants agree to establish a partnership in social, cultural and human affairs. To this end:

they reaffirm that dialogue and respect between cultures and religions are a necessary precondition for bringing the peoples closer. In this connection they stress the importance of the role the mass media can play in the reciprocal recognition and understanding of cultures as a source of mutual enrichment;

they stress the essential nature of the development of human resources, both as regards the education and training of young people in particular and in the area of culture. They express their intent to promote cultural exchanges and knowledge of other languages, respecting the cultural identity of each partner, and to implement a lasting policy of educational and cultural programmes; in this context, the partners undertake to adopt measures to facilitate human exchanges, in particular by improving administrative procedures;

they underline the importance of the health sector for sustainable development and express their intention of promoting the effective participation of the community in operations to improve health and well-being;

they recognize the importance of social development which, in their view, must go hand in hand with any economic development. They attach particular importance to respect for fundamental social rights, including the right to development;

they recognize the essential contribution civil society can make in the process of development of the Euro-Mediterranean partnership and as an essential factor for greater understanding and closeness between peoples;

they accordingly agree to strengthen and/or introduce the necessary instruments of decentralized cooperation to encourage exchanges between those active in development within the framework of national laws: leaders of political and civil society, the cultural and religious world, universities, the research community, the media, organizations, the trade unions and public and private enterprises;

on this basis, they recognize the importance of encouraging contacts and exchanges between young people in the context of programmes for decentralized cooperation;

they will encourage actions of support for democratic institutions and for the strengthening of the rule of law and civil society;

they recognize that current population trends represent a priority challenge which must be counterbalanced by appropriate policies to accelerate economic takeoff;

they acknowledge the importance of the role played by migration in their relationships. They agree to strengthen their cooperation to reduce migratory pressures, among other things through vocational training programmes and programmes of assistance for job creation. They undertake to guarantee protection of all the rights recognized under existing legislation of migrants legally resident in their respective territories;

in the area of illegal immigration they decide to establish closer cooperation. In this context, the partners, aware of their responsibility for readmission, agree to adopt the relevant provisions and measures, by means of bilateral agreements or arrangements, in order to readmit their nationals who are in an illegal situation. To

that end, the Member States of the European Union take citizens to mean nationals of the Member States, as defined for Community purposes;

they agree to strengthen cooperation by means of various measures to prevent terrorism and fight it more effectively together;

by the same token they consider it necessary to fight jointly and effectively against drug trafficking, international crime and corruption;

they underline the importance of waging a determined campaign against racism, xenophobia and intolerance and agree to cooperate to that end.

Follow-up to the conference

The participants:

considering that the Barcelona Conference provides the basis for a process, which is open and should develop;

reaffirming their will to establish a partnership based on the principles and objectives defined in this Declaration;

resolved to give practical expression to this EuroMediterranean partnership;

convinced that, in order to achieve this objective, it is necessary to continue the comprehensive dialogue thus initiated and to carry out a series of specific actions;

hereby adopt the attached work programme:

The Ministers for Foreign Affairs will meet periodically in order to monitor the application of this Declaration and define actions enabling the objectives of the partnership to be achieved.

The various activities will be followed by ad hoc thematic meetings of ministers, senior officials and experts, exchanges of experience and information, contacts between those active in civil society and by any other appropriate means.

Contacts between parliamentarians, regional authorities, local authorities and the social partners will be encouraged.

A "EuroMediterranean Committee for the Barcelona process" at senior-official level, consisting of the European Union Troika and one representative of each Mediterranean partner, will hold regular meetings to prepare the meeting of the Ministers for Foreign Affairs, take stock of and evaluate the followup to the Barcelona process and all its components and update the work programme.

Appropriate preparatory and followup work for the meetings resulting from the Barcelona work programme and from the conclusions of the "EuroMediterranean Committee for the Barcelona process" will be undertaken by the Commission departments.

The next meeting of the Ministers for Foreign Affairs will be held in the first semester of 1997 in one of the twelve Mediterranean partners of the European Union, to be determined through further consultations.

Annex : Work Programme

I. Introduction

The aim of this programme is to implement the objectives of the Barcelona Declaration, and to respect its principles, through regional and multilateral actions. It is complementary both to the bilateral cooperation, implemented in particular under the agreements between the EU and its Mediterranean partners, and to the cooperation already existing in other multilateral fora.

The preparation and the follow-up to the various actions will be implemented in accordance with the principles and mechanisms set out in the Barcelona Declaration.

The priority actions for further cooperation are listed below. This does not exclude EuroMediterranean cooperation being extended to other actions if the partners so agree.

The actions may apply to States, their local and regional authorities as well as actors of their civil society.

With the agreement of the participants, other countries or organizations may be involved in the actions contained in the work programme. The implementation must take place in a flexible and transparent way.

With the agreement of the participants, future EuroMediterranean cooperation will take account, as appropriate, of the opinions and recommendations resulting from the relevant discussions held at various levels in the region.

The implementation of the programme should start as soon as practical after the Barcelona Conference. It will be reviewed at the next EuroMediterranean Conference on the basis of a report to be prepared by the European Commission departments, particularly on the basis of reports from the various meetings and Groups mentioned below, and approved by the "EuroMediterranean Committee for the Barcelona process" set up by the Barcelona Declaration.

II. Political and Security Partnership: Establishing a common area of peace and stability

With a view to contributing to the objective of progressively creating a zone of peace, stability and security in the Mediterranean, senior officials will meet periodically, starting within the first quarter of 1996. They will:

- conduct a political dialogue to examine the most appropriate means and methods of implementing the principles adopted by the Barcelona Declaration, and
- submit practical proposals in due time for the next EuroMediterranean Meeting of Foreign Ministers.

Foreign policy institutes in the EuroMediterranean region will be encouraged to establish a network for more intensive cooperation which could become operational as of 1996.

III. Economic and Financial Partnership: Building a zone of shared prosperity

Meetings will take place periodically at the level of Ministers, officials or experts, as appropriate, to promote cooperation in the following areas. These meetings may be supplemented, where appropriate, by conferences or seminars involving the private sector likewise.

Establishment of a EuroMediterranean Free Trade Area

The establishment of a free trade area in accordance with the principles contained in the Barcelona Declaration is an essential element of the EuroMediterranean partnership.

Cooperation will focus on practical measures to facilitate the establishment of free trade as well as its consequences, including:

- harmonizing rules and procedures in the customs field, with a view in particular to the progressive introduction of cumulation of origin; in the meantime, favourable consideration will be given, where appropriate, to finding ad hoc solutions in particular cases;
- harmonization of standards, including meetings arranged by the European Standards Organisations;
- elimination of unwarranted technical barriers to trade in agricultural products and adoption of relevant measures related to plant health and veterinary rules as well as other legislation on foodstuffs;
- cooperation among statistics organizations with a view to providing reliable data on a harmonized basis;
- possibilities for regional and subregional cooperation (without prejudice to initiatives taken in other existing fora).

Investment

The object of cooperation will be to help create a climate favourable to the removal of obstacles to investment, by giving greater thought to the definition of such obstacles and to means, including in the banking sector, of promoting such investment.

Industry

Industrial modernisation and increased competitiveness will be key factors for the success of the Euro-Mediterranean partnership. In this context, the private sector will play a more important role in the economic development of the region and the creation of employment. Cooperation will focus on:

- the adaptation of the industrial fabric to the changing international environment, in particular to the emergence of the information society;
- the framework for and the preparation of the modernisation and restructuring of existing enterprises, especially in the public sector, including privatisation;
- the use of international or European standards and the upgrading of conformity testing, certification, accreditation and quality standards.

Particular attention will be paid to means of encouraging cooperation among SMEs and creating the conditions for their development, including the possibility of organising workshops, taking account of experience acquired under MED-INVEST and inside the European Union.

Agriculture

While pointing out that such matters are covered under bilateral relations in the main, cooperation in this area will focus on:

- support for policies implemented by them to diversify production;
- reduction of food dependency;
- promotion of environmentfriendly agriculture;
- closer relations between businesses, groups and organizations representing trades and professions in the partner States on a voluntary basis;
- support for privatization;
- technical assistance and training;
- harmonization of planthealth and veterinary standards;
- integrated rural development, including improvement of basic services and the development of associated economic activities;
- cooperation among rural regions, exchange of experience and knowhow concerning rural development;
- development of regions affected by the eradication of illicit crops.

Transport

Efficient interoperable transport links between the EU and its Mediterranean partners, and among the partners themselves, as well as free access to the market for services in international maritime transport, are essential to the development of trade patterns and the smooth operation of the EuroMediterranean partnership.

The Transport Ministers of Western Mediterranean countries met twice in 1995 and, following the Regional Conference for the Development of Maritime Transport in the Mediterranean, the Mediterranean Waterborne Transport Working Group adopted a multiannual programme.

Cooperation will focus on:

- development of an efficient Trans-Mediterranean multimodal combined sea and air transport system, through the improvement and modernization of ports and airports, the suppression of unwarranted restrictions, the simplification of procedures, the improvement of maritime and air safety, the harmonization of environmental standards at a high level including more efficient monitoring of maritime pollution, and the development of harmonized traffic management systems;
- development of east-west land links on the southern and eastern shores of the Mediterranean, and
- connection of Mediterranean transport networks to the Trans-European Network in order to ensure their interoperability.

Energy

A high-level Conference was held in Tunisia in 1995 with a followup meeting in Athens and an Energy Conference in Madrid on 20 November 1995.

With a view to creating appropriate conditions for investment in and activities by energy companies, future cooperation will focus, inter alia on:

- fostering the association of Mediterranean countries with the Treaty on the European Energy Charter;
- energy planning;
- encouraging producer-consumer dialogue;
- oil and gas exploration, refining, transportation, distribution, and regional and trans-regional trade;
- coal production and handling;
- generation and transmission of power and interconnection and development of networks;
- energy efficiency;
- new and renewable sources of energy;
- energy-related environmental issues;
- development of joint research programmes;
- training and information activities in the energy sector.

Telecommunications and information technology

With a view to developing a modern, efficient telecommunications network, cooperation will focus on:

- information and telecommunications infrastructures (minimum regulatory framework, standards, conformity testing, network interoperability, etc.);
- regional infrastructures including links with European networks;
- access to services, and
- new services in priority fields of application.

Intensification of EuroMediterranean exchanges and access to the nascent information society will be facilitated by more efficient information and communications infrastructures.

A regional conference is planned for 1996 with the aim of paving the way for pilot projects to show the concrete benefits of the information society.

Regional planning

Cooperation will focus on:

- defining a regional planning strategy for the EuroMediterranean area commensurate with the countries' requirements and special features;
- promoting cross-border cooperation in areas of mutual interest.

Tourism

The Ministers for Tourism, meeting in Casablanca, adopted the Mediterranean Tourism Charter in 1995. The cooperation actions to be initiated will relate in particular to information, promotion and training.

Environment

Cooperation will focus on:

- assessing environmental problems in the Mediterranean region and defining, where appropriate, the initiatives to be taken;

- making proposals to establish and subsequently update a short and mediumterm priority environmental action programme for intervention coordinated by the European Commission and supplemented by longterm actions; it should include among the main areas for action, the following: integrated management of water, soil and coastal areas; management of waste; preventing and combating air pollution and pollution in the Mediterranean sea; natural heritage, landscapes and site conservation and management; Mediterranean forest protection, conservation and restoration, in particular through the prevention and control of erosion, soil degradation,

forest fires and combating desertification; transfer of Community experience in financing techniques, legislation and environmental monitoring; integration of environmental concerns in all policies;

- setting up a regular dialogue to monitor the implementation of the action programme;

- reinforcing regional and subregional cooperation and strengthening coordination with the Mediterranean Action Plan;

- stimulating coordination of investments from various sources, and implementation of relevant international conventions;

- promoting the adoption and implementation of legislation and regulatory measures when required, especially preventive measures and appropriate high standards.

Science and Technology

Cooperation will focus on:

- promoting research and development and tackling the problem of the widening gap in scientific achievement, taking account of the principle of mutual advantage;

- stepping up exchanges of experience in the scientific sectors and policies which might best enable the Mediterranean partners to reduce the gap between them and their European neighbours and to promote the transfer of technology.

- helping train scientific and technical staff by increasing participation in joint research projects.

Following the Ministerial meeting at Sophia Antipolis in March 1995, a Monitoring Committee was set up; this Committee will meet for the first time immediately after the Barcelona Conference. It will focus on making recommendations for the joint implementation of the policy priorities agreed at Ministerial level.

Water

The Mediterranean Water Charter was adopted in Rome in 1992.

Water is a priority issue for all the Mediterranean partners and will gain in importance as water scarcity becomes more pressing. The purpose of cooperation in this area will be as follows:

- to take stock of the situation taking into account current and future needs;

- to identify ways of reinforcing regional cooperation;

- to make proposals for rationalising the planning and management of water resources, where appropriate on a joint basis;

- to contribute towards the creation of new sources of water.

Fisheries

In view of the importance of conservation and rational management of Mediterranean fish stocks, cooperation in the framework of the General Fisheries Council for the Mediterranean will be reinforced.

Following the Ministerial Fisheries Conference held in Heraklion in 1994, appropriate follow-up action will be taken in the legal sphere through meetings to take place in 1996.

Cooperation will be improved on research into fish stocks, including aquaculture, as well as into training and scientific research.

IV. Partnership in Social, Cultural and Human affairs : Developing Human Resources, Promoting Understanding between Cultures and Exchanges between Civil Societies

Development of human resources

The EuroMediterranean partnership must contribute to enhancing educational levels throughout the region, whilst laying special emphasis on the Mediterranean partners. To this end, a regular dialogue on educational policies will take place, initially focusing on vocational training, technology in education, the universities and other higher education establishments and research. In this context as well as in other areas, particular attention will be paid to the role of women. The Euro-Arab Business School in Granada and the European Foundation in Turin will also contribute to this cooperation.

A meeting of representatives of the vocational training sector (policy makers, academics, trainers, etc) will be organised with the aim of sharing modern management approaches.

A meeting will be held of representatives of universities and higher education establishments. The European Commission will strengthen its ongoing MEDCampus programme.

A meeting will also be called on the subject of technology in education.

Municipalities and Regions

Municipalities and regional authorities need to be closely involved in the operation of the EuroMediterranean Partnership. City and regional representatives will be encouraged to meet each year to take stock of their common challenges and exchange experiences. This will be organised by the European Commission and will take account of previous experience.

Dialogue between cultures and civilizations

Given the importance of improving mutual understanding by promoting cultural exchanges and knowledge of languages, officials and experts will meet in order to make concrete proposals for action, inter alia, in the following fields: cultural and creative heritage, cultural and artistic events, co-productions (theatre and cinema), translations and other means of cultural dissemination, training.

Greater understanding among the major religions present in the EuroMediterranean region will facilitate greater mutual tolerance and cooperation. Support will be given to periodic meetings of representatives of religions and religious institutions as well as theologians, academics and others concerned, with the aim of breaking down prejudice, ignorance and fanaticism and fostering cooperation at grassroots level. The conferences held in Stockholm (15/17.6.1995) and Toledo (4/7.11.1995) may serve as examples in this context.

Media

Close interaction between the media will work in favour of better cultural understanding. The European Union will actively promote such interaction, in particular through the ongoing MED-Media programme. An annual meeting of representatives of the media will be organised in this context.

Youth

Youth exchanges should be the means to prepare future generations for a closer cooperation between the Euro-Mediterranean partners. A EuroMediterranean youth exchange programme should therefore be established based on experience acquired in Europe and taking account of the partners' needs; this programme should take account of the importance of vocational training, particularly for those without qualifications, and of the training of organizers and social workers in the youth field. The European Commission will make the necessary proposals before the next meeting of EuroMediterranean Foreign Ministers.

Exchanges between Civil Societies

Senior officials will meet periodically to discuss measures likely to facilitate human exchanges resulting from the EuroMediterranean partnership, especially those involving officials, scientists, academics, businessmen, students and sportsmen, including the improvement and simplification of administrative procedures, particularly where unnecessary administrative obstacles might exist.

Social Development

The EuroMediterranean partnership must contribute to improving the living and working conditions and increasing the employment level of the population in the Mediterranean partner States, in particular of women and the neediest strata of the population. In this context the partners attach particular importance to the respect and promotion of basic social rights. To that end, actors in social policies will meet periodically at the appropriate level.

Health

The partners agree to concentrate cooperation in this area on:

- action on raising awareness, information and prevention;
- development of public health services, in particular health care, primary health centres, maternal and child health care services, family planning, epidemiological supervision systems and measures to control communicable diseases;
- training of health and health-administration personnel;
- medical cooperation in the event of natural disasters.

Migration

Given the importance of the issue of migration for EuroMediterranean relations, meetings will be encouraged in order to make proposals concerning migration flows and pressures. These meetings will take account of experience acquired, inter alia, under the MED-Migration programme, particularly as regards improving the living conditions of migrants legally established in the Union.

- Terrorism
- Drug Trafficking, Organised crime

Fighting terrorism will have to be a priority for all the parties. To that end, officials will meet periodically with the aim of strengthening cooperation among police, judicial and other authorities. In this context, consideration will be given, in particular, to stepping up exchanges of information and improving extradition procedures.

Officials will meet periodically to discuss practical measures which can be taken to improve cooperation among police, judicial, customs, administrative and other authorities in order to combat, in particular, drug trafficking and organised crime, including smuggling.

All these meetings will be organized with due regard for the need for a differentiated approach that takes into account the diversity of the situation in each country.

Illegal Immigration

Officials will meet periodically to discuss practical measures which can be taken to improve cooperation among police, judicial, customs, administrative and other authorities in order to combat illegal immigration.

These meetings will be organized with due regard for the need for a differentiated approach that takes into account the diversity of the situation in each country.

V. Institutional contacts

EuroMediterranean Parliamentary Dialogue

An Inter-Parliamentary Conference on Security and Cooperation in the Mediterranean was held in Valletta from 1 to 4 November 1995. The European Parliament is invited to take the initiative with other parliaments concerning the future EuroMediterranean Parliamentary Dialogue, which could enable the elected representatives of the partners to exchange ideas on a wide range of issues.

Other institutional contacts

Regular contacts among other European organs, in particular the Economic and Social Committee of the European Community, and their Mediterranean counterparts, would contribute to a better understanding of the major issues relevant in the EuroMediterranean partnership.

To this end, the Economic and Social Committee is invited to take the initiative in establishing links with its Mediterranean counterparts and equivalent bodies. In this context, a EuroMediterranean meeting of Economic and Social Committees and equivalent bodies will take place in Madrid on 12 and 13 December.

- 6. Groupe des ministres de transport de la Méditerranée occidentale
– GTMO 5+5. Protocole pour la coopération dans le domaine des
transports en Méditerranée Occidentale. Tunis, 2 mars 2007**



Protocole pour la coopération dans le domaine des transports en Méditerranée Occidentale

1. Préambule

Les Ministres en charge des Transports dans les pays de la Méditerranée Occidentale ci-après appelés les Parties, en présence de la Commission Européenne à titre d'observateur, considérant :

- leur souhait de maintenir et renforcer le cadre de coopération existant dans le domaine des transports en Méditerranée Occidentale, initié en 1985 avec la création du *Centre d'Etudes des Transports pour la Méditerranée Occidentale* (CETMO) et élargi à partir 1995 dans le contexte des Rencontres des Ministres des transports, dans l'esprit de la Déclaration de Barcelone,
- les conclusions découlant des rencontres instituées au niveau européen (Forum Euro-méditerranéen, Groupe de Haut Niveau et Conférence Ministérielle Euroméditerranéenne sur les Transports) et maghrébin (Commission des Infrastructures de l'Union du Maghreb Arabe) pour le développement des transports dans la Méditerranée Occidentale, et

affirmant leur volonté d'instaurer un cadre de concertation, afin de contribuer aux objectifs du dialogue sur la politique des transports et à l'efficacité des actions qui se concrétisent en matière de transports dans le cadre plus large de la coopération euro-méditerranéenne,

s'accordent sur le Protocole de Coopération suivant :

2. Définition de la Région

Les termes *Méditerranée Occidentale* ou *Région* font référence, dans tout ce Protocole, au territoire de chacune des Parties suivantes : l'Algérie, l'Espagne, la France, l'Italie, la Libye, Malte, le Maroc, la Mauritanie, le Portugal et la Tunisie.

3. Objectifs

3.1 L'objectif de ce Protocole est de consolider la coopération régionale et internationale dans le domaine des transports en Méditerranée Occidentale et le Partenariat euro-méditerranéen, tel qu'il a été adopté à la Conférence de Barcelone en novembre 1995.

3.2 Cette coopération sera établie dans le contexte du GTMO (5+5) -*Groupe des Ministres des Transports de la Méditerranée Occidentale (5+5)*- et bénéficiera des structures de coopération institutionnelle et technique déjà existantes dans la Région, telle que le CETMO.

4. Organisation et fonctionnement du GTMO (5+5)

4.1 Les membres du GTMO (5+5) sont les Ministres en charge des transports de la Méditerranée Occidentale ou leurs représentants. La Commission Européenne, représentée par la Direction Générale en charge des transports, a le statut d'observateur des discussions et travaux du GTMO

(5+5). Le GTMO (5+5) aura une Présidence, qui sera assurée par un des membres du Groupe et aura un caractère tournant.

4.2 Les membres du GTMO (5+5) se réuniront au moins une fois tous les deux ans afin de faire le point sur la coopération dans la Région, réviser ses priorités et transmettre la Présidence. La rencontre des membres du GTMO (5+5) sera accueillie par le pays dont le membre assurera la Présidence pour les deux prochaines années.

4.3 Un groupe d'experts, dans lequel tous les membres du GTMO (5+5) seront représentés, se réunira au moins une fois par an afin de :

- Proposer les priorités de la coopération en matière des transports dans la Méditerranée Occidentale et promouvoir le développement d'initiatives destinées à les identifier et à les mettre en œuvre.
- Assurer le suivi des travaux d'intérêt pour les transports développés et impulsés dans le cadre de la coopération euro-méditerranéenne et veiller à ce que les priorités sous-régionales des pays représentés au GTMO (5+5) soient prises en considération.
- Présenter aux membres du GTMO (5+5), comme résultat des activités précédentes, un rapport annuel sur l'état d'avancement des travaux pour aborder les priorités en matière de transports dans la Méditerranée Occidentale.

4.4 La Présidence du GTMO (5+5) assurera en même temps la Présidence du groupe d'experts. Le Secrétariat technique du GTMO (5+5) sera assuré par le CETMO.

4.5 Les frais dus à la participation de chaque Partie aux rencontres des membres du GTMO (5+5) et aux réunions du groupe d'experts seront supportés dans le cadre et la limite des disponibilités budgétaires, par chacune des parties. Le Ministère espagnol de Fomento financera le budget de fonctionnement du Secrétariat du GTMO (5+5).

5. Domaines prioritaires de la coopération

5.1 La coopération aura pour objectif d'établir un cadre stable pour le dialogue, l'échange d'expériences et la promotion d'initiatives visant à :

- La définition et le développement d'un réseau multimodal de transport en Méditerranée Occidentale, qui met l'accent sur l'interconnexion avec les Réseaux Trans-Européens et avec les réseaux des pays voisins.
- La recherche de modes de financement avantageux des infrastructures dans la Région auprès des partenaires financiers.
- La facilitation des échanges et des transports dans la Région, en mettant l'accent sur l'ensemble de la chaîne de transport.
- La contribution à la mise en œuvre des recommandations adoptées à la première Conférence Ministérielle Euroméditerranéenne sur les Transports à Marrakech.
- La mise à niveau des entreprises impliquées dans le transport, dans la perspective de la mise en place de la zone euro-méditerranéenne de libre échange.
- La mise en place d'une banque de données et de méthodes permettant l'identification régulière des priorités dans la Région, sur la base des travaux déjà existant au sein du CETMO.
- Le développement de la recherche en matière de transports dans la Région, en impliquant les réseaux universitaires euro-méditerranéens, et la participation des pays maghrébins aux programmes communautaires de recherche.
- L'identification d'études permettant le développement des transports dans la Région et la recherche de financement pour les réaliser.
- Le renforcement de la sécurité et sûreté des transports dans la Région.

M f Lrh Y Z    

5.2 Les domaines prioritaires pour la coopération prennent en compte les objectifs de développement durable dans le domaine des transports. Les domaines prioritaires convenus pour la coopération feront l'objet d'une révision régulière lors des rencontres du GTMO (5+5). Les informations échangées par les Parties et les études effectuées concernant la Région serviront de base pour définir les priorités.

6. Cadre pour la promotion d'initiatives

Les Parties s'engagent à fournir leur soutien institutionnel pour développer l'ensemble des initiatives accordées et à rechercher conjointement les moyens financiers nécessaires à la mise en place des initiatives accordées au sein du GTMO (5+5).

7. Echanges d'informations

Les Parties, tout en respectant leur propre cadre juridique, mettront à la disposition du groupe d'experts et du Secrétariat technique du GTMO (5+5) les informations visant à faciliter l'identification des priorités dans la Région. Cela inclura, en particulier, des données sur les aspects socio-économiques, sur les infrastructures, sur les flux de marchandises et de voyageurs, et comprendra également des informations sur le cadre juridique, réglementaire et institutionnel. Des protocoles pour préserver la confidentialité des informations fournies seront établis, si nécessaire.

8. Cadre pour la participation du secteur du transport

Les Parties prévoient de fournir un maximum d'implication pour encourager la participation des administrations, des organismes, des associations et des opérateurs privés concernés – au niveau national aussi bien qu'international – dans toutes les actions entreprises dans le cadre du GTMO (5+5).

9. Le Partenariat euro-méditerranéen

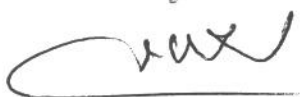
Les Parties s'engagent à favoriser le développement de la coopération euro-méditerranéenne en matière de transport, en particulier pour une plus grande efficacité des initiatives impulsées par la Commission Européenne à travers le Forum Euro-méditerranéen des Transports, la politique de voisinage et les programmes et autres mécanismes de coopération bilatérale et régionale. Les Parties mettront à la disposition de ce Forum les résultats des initiatives sous-régionales réalisées dans le cadre du GTMO (5+5).

10. Autres dispositions

Cette coopération est basée sur un engagement volontaire et se poursuivra jusqu'à ce que les objectifs de la présente initiative aient été atteints. Ce Protocole ne contient pas d'obligations régies par le droit international.

Fait à Tunis, le 2 de mars 2007

République Algérienne
Démocratique et Populaire



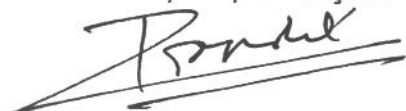
Le Ministre des Transports

Royaume d'Espagne



La Ministre de Fomento

République Française



Pour le Ministre des Transports, de l'Équipement,
du Tourisme et de la Mer

République d'Italie



Pour le Ministre des Transports,
l'Ambassadeur de la République d'Italie en
Tunisie

Grande Jamahiriya Arabe Libyenne Populaire
Socialiste



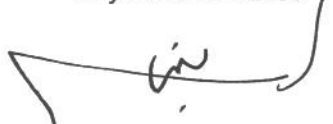
Le Secrétaire du Comité Populaire Général
des Communications et des Transports

Malte



Le Ministre for Competitiveness and
Communications

Royaume du Maroc



Le Ministre de l'Équipement et du Transport

République Islamique de Mauritanie



Pour le Ministre de l'Équipement et des
Transports, l'Ambassadeur de la République
Islamique de Mauritanie en Tunisie

République Portugaise



Pour le Ministre das Obras Públicas,
Transportes e Comunicações,
l'Ambassadeur de la République Portugaise en
Tunisie

République Tunisienne



Le Ministre du Transport

- 7. Declaración conjunta de la Cumbre de París por el Mediterráneo.
París, 13 de julio de 2008**



\$

**ASOCIACIÓN
EUROMEDITERRÁNEA**

**Bruselas, 15 de julio de 2008 (24.07)
(OR. fr)**

EURO-MED 1/08

NOTA DE TRANSMISIÓN

Asunto : Declaración conjunta de la Cumbre de París por el Mediterráneo
París, 13 de julio de 2008
- Declaración conjunta

Se adjunta a las Delegaciones el siguiente documento:

ANEXO I: Declaración conjunta de la Cumbre de París por el Mediterráneo,
París, 13 de julio de 2008

Proyecto de Declaración conjunta de la Cumbre de París por el Mediterráneo
París, 13 de julio de 2008

Bajo la copresidencia

del Presidente de la República Francesa y del Presidente de la República Árabe de Egipto

En presencia de

La UNIÓN EUROPEA representada por

El Excmo. Sr. D. Nicolas SARKOZY Presidente del Consejo Europeo

El Excmo. Sr. D. José Manuel BARROSO Presidente de la Comisión Europea

El Excmo. Sr. D. Javier SOLANA El Secretario General del Consejo de la Unión
Europea y Alto Representante de la Política
Exterior y de Seguridad Común

* * *

ALBANIA representada por

El Excmo. Sr. D. Sali BERISHA Primer ministro de la República de Albania

ARGELIA representada por

El Excmo. Sr. D. Abdelaziz BOUTEFLIKA Presidente de la República Argelina Democrática y
Popular

ALEMANIA representada por

La Excma. Sra. D ^a Angela MERKEL	Canciller Federal de la República Federal de Alemania
---	---

AUSTRIA representada por

El Excmo. Sr. D. Alfred GUSENBAUER	Canciller Federal de Austria
------------------------------------	------------------------------

BÉLGICA representada por

El Excmo. Sr. D. Karel DE GUCHT	Ministro de Asuntos Exteriores del Reino de Bélgica
---------------------------------	---

BOSNIA Y HERZEGOVINA representada por

El Excmo. Sr. D. Haris SILAJDŽIĆ	Titular de la Presidencia colegiada de Bosnia y Herzegovina
----------------------------------	---

BULGARIA representada por

El Excmo. Sr. D. Georgi PARVANOV	Presidente de la República de Bulgaria
----------------------------------	--

CHIPRE representado por

El Excmo. Sr. D. Demetris CHRISTOFIAS	Presidente de la República de Chipre
---------------------------------------	--------------------------------------

CROACIA representada por

El Excmo. Sr. D. Stjepan MESIĆ	Presidente de la República de Croacia
--------------------------------	---------------------------------------

DINAMARCA representada por

El Excmo. Sr. D. Anders FOGH RASMUSSEN	Primer ministro del Reino de Dinamarca
--	--

EGIPTO representado por

El Excmo. Sr. D. Mohamed Hosni MUBARAK	Presidente de la República Árabe de Egipto
--	--

ESPAÑA representada por

El Excmo. Sr. D. José Luis RODRÍGUEZ ZAPATERO	Presidente del Gobierno del Reino de España
---	---

ESTONIA representada por

El Excmo. Sr. D. Andrus ANSIP

Primer ministro de la República de Estonia

FINLANDIA representada por

La Excmo. Sra. D^a Tarja HALONEN

Presidenta de la República de Finlandia

El Excmo. Sr. D. Matti VANHANEN

Primer ministro de la República de Finlandia

FRANCIA representada por

El Excmo. Sr. D. Nicolas SARKOZY

Presidente de la República Francesa

GRECIA representada por

El Excmo. Sr. D. Kostas KARAMANLIS

Primer ministro de la República Helénica

HUNGRÍA representada por

El Excmo. Sr. D. Ferenc GYURCSÁNY

Primer ministro de la República de Hungría

IRLANDA representada por

El Excmo. Sr. D. Brian COWEN

Primer ministro (Taoiseach) de Irlanda

ISRAEL representado por

El Excmo. Sr. D. Ehud OLMERT

Primer ministro del Estado de Israel

ITALIA representada por

El Excmo. Sr. D. Silvio BERLUSCONI

Presidente del Consejo de Ministros de la
República Italiana

JORDANIA representada por

El Excmo. Sr. D. Nader DAHABI

Primer ministro del Reino Hachemita de Jordania

LETONIA representada por

El Excmo. Sr. D. Valdis ZATLERS

Presidenta de la República de Letonia

LÍBANO representado por

El Excmo. Sr. General Michel SLEIMANE

Presidente de la República Libanesa

LITUANIA representada por

El Excmo. Sr. D. Gediminas KIRKILAS

Primer ministro de la República de Lituania

LUXEMBURGO representado por

El Excmo. Sr. D. Jean-Claude JUNCKER

Primer ministro del Gran Ducado de Luxemburgo

MALTA representada por

El Excmo. Sr. D. Lawrence GONZI

Primer ministro de la República de Malta

MARRUECOS representado por

Su Alteza Real el Príncipe Moulay RACHID

MAURITANIA representada por

El Excmo. Sidi Mohamed OULD CHEIKH ABDALLAHI Presidente de la República Islámica de
Mauritania

MÓNACO representado por

Su Alteza Serenísima D. ALBERTO II

Príncipe Soberano de Mónaco

MONTENEGRO representado por

El Excmo. Sr. D. Milo DJUKANOVIĆ

Primer ministro de Montenegro

LOS PAÍSES BAJOS representados por

El Excmo. Sr. D. Jan Peter BALKENENDE

Primer ministro del Reino de los Países Bajos

POLONIA representada por

El Excmo. Sr. D. Lech KACZYŃSKI

Presidenta de la República de Polonia

PORTUGAL representado por

El Excmo. Sr. D. José SOCRATES

Primer ministro de la República Portuguesa

LA REPÚBLICA CHECA representada por

El Excmo Sr. D. Alexandr VONDRA

Vicepresidente del Gobierno encargado de Asuntos Europeos de la República Checa

RUMANÍA representada por

El Excmo. Sr. D. Traian BĂSESCU

Presidente de Rumanía

EL REINO UNIDO representado por

El Excmo. Sr. D. Gordon BROWN

Primer ministro del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte

ESLOVAQUIA representada por

El Excmo. Sr. D. Robert FICO

Primer ministro de la República Eslovaca

ESLOVENIA representada por

El Excmo. Sr. D. Janez JANŠA

Primer ministro de la República de Eslovenia

SUECIA representada por

El Excmo. Sr. D. Fredrik REINFELDT

Primer ministro del Reino de Suecia

SIRIA representada por

El Excmo. Sr. D. Bashar EL-ASSAD

Presidente de la República Árabe Siria

TÚNEZ representado por

El Excmo. Sr. D. Zine EL ABIDINE BEN ALI

Presidenta de la República de Túnez

TURQUÍA representada por

El Excmo. Sr. D. Recep Tayyip ERDOGAN Primer ministro de la República de Turquía

LA AUTORIDAD PALESTINA representada por

El Excmo. Sr. D. Mahmoud ABBAS Presidente de la Autoridad Palestina

* * *

LAS NACIONES UNIDAS representadas por

D. BAN KI-MOON Secretario General de las Naciones Unidas

EL PARLAMENTO EUROPEO Y LA ASAMBLEA PARLAMENTARIA

EUROMEDITERRÁNEA representados por

D. Hans-Gert PÖTTERING Presidente del Parlamento Europeo y Presidente de
la Asamblea Parlamentaria Euromediterránea

EL CONSEJO DE COOPERACIÓN DE LOS ESTADOS ÁRABES DEL GOLFO

representado por

Su Alteza el Jeque Hamad ben Jalifa AL THANI, Emir de Qatar, Presidente de turno del Consejo
de Cooperación de los Estados Árabes del Golfo

LA LIGA DE ESTADOS ÁRABES representada por

D. Amr MOUSSA Secretario General de la Liga de Estados Árabes

LA ORGANIZACIÓN DE LA CONFERENCIA ISLÁMICA representada por

D. Ekmeleddin IHSANOGLU Secretario General de la Organización de la
Conferencia Islámica

LA UNIÓN AFRICANA representada por

D. Jean PING Presidente de la Comisión de la Unión Africana

LA UNIÓN DEL MAGREB ÁRABE representada por

D. Habib BEN YAHIA

Secretario General de la Unión del Magreb Árabe

* * *

EL BANCO AFRICANO DE DESARROLLO representado por

D. Donald KABERUKA

Presidente del Banco Africano de Desarrollo

EL BANCO EUROPEO DE INVERSIONES representado por

D. Philippe MAYSTADT

Presidente del Banco Europeo de Inversiones

EL BANCO MUNDIAL representado por

D. Juan José DABOUB

Director General del Banco Mundial

* * *

LA ALIANZA DE CIVILIZACIONES representada por

D. Jorge SAMPAIO

Alto Representante de las Naciones Unidas para la
Alianza de Civilizaciones

***LA FUNDACIÓN EUROMEDITERRÁNEA ANNA LINDH PARA EL DIÁLOGO DE LAS
CULTURAS representada por***

D. André AZOULAY

Presidente de la Fundación Euromediterránea Anna
Lindh para el Diálogo de las Culturas

* * *

Declaración conjunta de la Cumbre de París por el Mediterráneo

París, 13 de julio de 2008

Los Jefes de Estado y de Gobierno euromediterráneos reunidos en París el 13 de julio de 2008, inspirados por la voluntad política de revitalizar los esfuerzos para transformar el Mediterráneo en un espacio de paz, democracia, cooperación y prosperidad, han acordado la adopción de la siguiente declaración conjunta:

el Proceso de Barcelona: Unión por el Mediterráneo, que se basa en la Declaración de Barcelona y en sus objetivos de alcanzar la paz, la estabilidad y la seguridad, así como en el acervo del Proceso de Barcelona, constituye una asociación multilateral con vistas a incrementar el potencial de integración y de cohesión regionales. Los Jefes de Estado y de Gobierno también reafirman la importancia central del Mediterráneo en el programa político de todos los países. Subrayan la necesidad de una mejor apropiación compartida por todos los participantes y de una mayor pertinencia y visibilidad para los ciudadanos.

Comparten la convicción de que la presente iniciativa puede desempeñar un importante papel a la hora de hacer frente a los desafíos comunes a que se enfrenta la región euromediterránea, como por ejemplo el desarrollo económico y social, la crisis de la seguridad alimentaria mundial, la degradación del medio ambiente, incluidos el cambio climático y la desertificación, con miras a promover el desarrollo sostenible, la energía; las migraciones; el terrorismo y el extremismo, así como el fomento del diálogo entre culturas.

Abarcará a todos los Estados miembros de la UE y la Comisión Europea, junto con los demás Estados (miembros y observadores) del Proceso de Barcelona. La Liga Árabe será invitada a las sesiones del Proceso de Barcelona: Unión por el Mediterráneo, con el fin de que participe en el proceso de Barcelona. El Proceso de Barcelona: Unión por el Mediterráneo acoge con satisfacción a Bosnia y Herzegovina, Croacia, Mónaco y Montenegro, que han aceptado el acervo del Proceso de Barcelona.

Una ambición estratégica para el Mediterráneo

1. Europa y los países mediterráneos están unidos por la historia, la geografía y la cultura. De manera aún más importante, están unidos por una ambición común: construir juntos un futuro de paz, democracia, prosperidad y comprensión humana, social y cultural. Para lograr estos objetivos comunes los participantes acuerdan proseguir con renovado dinamismo la búsqueda de la paz y la cooperación, explorar sus problemas comunes y transformar estas buenas intenciones en acciones dentro de una asociación para el progreso renovada.
2. Los Jefes de Estado y de Gobierno subrayan el importante papel desempeñado por el Proceso de Barcelona desde 1995. El Proceso de Barcelona ha venido siendo el instrumento central para las relaciones euromediterráneas. Al representar una asociación de 39 gobiernos y más de 700 millones de personas, ha proporcionado un marco para un compromiso y un desarrollo permanentes. El Proceso de Barcelona es el único foro en el que todos los socios euromediterráneos intercambian impresiones y participan en un diálogo constructivo. Representa un firme compromiso con la paz, la democracia, la estabilidad regional y la seguridad a través de la cooperación y la integración regionales. El Proceso de Barcelona: Unión por el Mediterráneo pretende basarse en este consenso para proseguir la cooperación, la reforma política y socioeconómica y la modernización sobre la base de la igualdad y el respeto mutuo de la soberanía de cada cual.
3. Los Jefes de Estado y de Gobierno recalcan la importancia de la participación activa de la sociedad civil, de las autoridades locales y regionales y del sector privado en la realización del Proceso de Barcelona: Unión por el Mediterráneo.

4. A fin de aprovechar las oportunidades que brinda la mejora del marco de la cooperación multilateral, los Jefes de Estado y de Gobierno han decidido acometer una asociación reforzada: el "Proceso de Barcelona: Unión por el Mediterráneo".
5. Esta iniciativa también constituye la expresión de una aspiración común de lograr la paz y la seguridad regional de conformidad con la Declaración de Barcelona de 1995, que, entre otras cosas, fomenta la seguridad regional actuando en favor de la no proliferación nuclear, química y biológica mediante la adhesión y el cumplimiento de una combinación de regímenes de no proliferación internacionales y regionales, y de acuerdos de control de armamento y de desarme como el Tratado de no proliferación, la Convención sobre armas químicas, la Convención sobre armas bacteriológicas y toxínicas, el Tratado de Prohibición Completa de los Ensayos Nucleares (CTBT), o arreglos regionales como zonas libres de armas con sus correspondientes regímenes de verificación, así como mediante el cumplimiento de buena fe de sus compromisos en virtud de los convenios de control de armamento, desarme y no proliferación.

Las partes aspirarán a una zona de Oriente Próximo libre de armas de destrucción masiva, nucleares, químicas y biológicas y de sus vectores, susceptible de verificación mutua y efectiva. Además, las partes estudiarán medidas prácticas para impedir la proliferación de armamento nuclear, químico y bacteriológico así como la acumulación excesiva de armamento convencional; se abstendrán de desarrollar capacidades militares por encima de sus necesidades de legítima defensa, reiterando a la vez su resolución a lograr el mismo grado de seguridad y confianza mutua con los niveles más bajos posible de tropa y armamento y la adhesión a la Convención sobre las armas convencionales; fomentarán la creación de las condiciones capaces de desarrollar unas relaciones de buena vecindad entre sí y apoyarán los procesos que tengan por objeto la estabilidad, la seguridad, la prosperidad y la cooperación regional y subregional; estudiarán cuanta medida de creación de confianza y seguridad pueda tomarse entre las partes, con miras a la creación de una "zona de paz y estabilidad en el Mediterráneo", incluida la posibilidad, a largo plazo, de suscribir un pacto euromediterráneo para tal fin.

6. Demuestra la determinación de favorecer el desarrollo de los recursos humanos y el de empleo en sintonía con los Objetivos de Desarrollo del Milenio, incluido el de reducción de la pobreza. Los Jefes de Estado y de Gobierno subrayan su compromiso de fortalecer la democracia y el pluralismo político mediante la expansión de la participación en la vida política y la adhesión a todos los derechos humanos y libertades fundamentales. Afirman asimismo su ambición de construir un futuro común basado en el pleno respeto de los principios democráticos, los derechos humanos y las libertades fundamentales, contenidos en la legislación internacional sobre derechos humanos, como la promoción de los derechos económicos, sociales, culturales, civiles y políticos, el refuerzo del papel de la mujer en la sociedad, el respeto de las minorías, la lucha contra el racismo y la xenofobia, y la promoción del diálogo cultural y de la comprensión mutua.
7. Los Jefes de Estado y de Gobierno reiteran su apoyo al proceso de paz israelo-palestino, según lo anunciado en la sesión ministerial euromediterránea de Lisboa (noviembre de 2007) y conforme al proceso de Annápolis. Recuerdan que la paz en Oriente Próximo requiere una solución global y en este aspecto acogen con beneplácito el anuncio de que Siria e Israel han acordado iniciar han iniciado conversaciones de paz indirectas bajo los auspicios de Turquía, con arreglo al mandato para la paz de la Conferencia de Madrid.
8. Los Jefes de Estado y de Gobierno reiteran su condena del terrorismo en todas sus formas y manifestaciones, y su firme voluntad de erradicarlo y de combatir a sus promotores, y reiteran su compromiso de aplicar íntegramente el Código de conducta para luchar contra el terrorismo con objeto de mejorar la seguridad de todos los ciudadanos dentro de un marco que garantice el respeto del Estado de Derecho y de los derechos humanos, en particular mediante unas medidas más eficaces de lucha contra el terrorismo y la profundización de la cooperación para desarticular todas las actividades terroristas, proteger los posibles objetivos y gestionar las consecuencias de los atentados. Destacan la necesidad de hacer frente a las condiciones que propician la diseminación del terrorismo en todas sus formas y manifestaciones sin calificativos, sea cual sea la persona, el momento o el propósito de su comisión.

Reiteran asimismo su rechazo total de los intentos de asociar cualquier religión o cultura al terrorismo y confirman su compromiso de hacer cuanto sea posible para resolver el conflicto, acabar con la ocupación, enfrentarse a la opresión, reducir la pobreza, promover los derechos humanos y el buen gobierno, mejorar la comprensión entre las culturas y garantizar el respeto de todas las religiones y credos. Este tipo de acciones favorecen directamente los intereses de las poblaciones de la región euromediterránea y obran en detrimento de los intereses de los terroristas y las redes.

Ámbito y principales objetivos

9. Los Jefes de Estado y de Gobierno convienen en que el reto del Proceso de Barcelona: Unión por el Mediterráneo consiste en mejorar las relaciones multilaterales, incrementar la apropiación compartida del proceso, establecer la gobernanza sobre la base del tratamiento en pie de igualdad, y plasmarla en proyectos concretos, más perceptibles para los ciudadanos. Ha llegado el momento de imprimir un impulso nuevo y permanente al Proceso de Barcelona. Se necesitan ahora un mayor compromiso y nuevos catalizadores para traducir los objetivos de la Declaración de Barcelona a resultados tangibles.
10. La Asociación Euromediterránea sigue siendo un proceso incluyente, movido en todos sus aspectos por el principio del consenso, cuyas modalidades en cuanto a los proyectos serán decididas en la próxima reunión de los Ministros de Asuntos Exteriores de noviembre de 2008.

11. El Proceso de Barcelona: Unión por el Mediterráneo se basará en el acervo del Proceso de Barcelona y reforzará los logros y elementos fructíferos de dicho Proceso. La Declaración de Barcelona, sus objetivos y sus ámbitos de cooperación, siguen siendo válidos y sus tres capítulos de cooperación (diálogo político, cooperación económica y libre comercio, y diálogo humano, social y cultural) seguirán siendo centrales en las relaciones euromediterráneas. Seguirán vigentes el programa de trabajo quinquenal adoptado por la Cumbre Euromediterránea del 10.º Aniversario, celebrada en Barcelona en 2005 (incluido el cuarto capítulo de cooperación sobre "migraciones, integración social, justicia y seguridad" introducido en aquel momento), y las conclusiones de todas las reuniones ministeriales. Los Jefes de Estado y de Gobierno reconocen el progreso y los beneficios económicos que se derivarán de la creación, para 2010 y más allá de dicha fecha, de una zona profundizada de libre comercio en la región euromediterránea, y el refuerzo de la integración económica regional en todas sus dimensiones. Apoyan las pautas generales del plan de trabajo euromediterráneo sobre comercio, hasta 2010 y después de esta fecha, y en particular, el estudio de la creación de un mecanismo de agilización del comercio ágil, eficiente y favorable a las empresas, que aportaría más transparencia y más oportunidades de comercio e inversión.
12. Los Jefes de Estado y de Gobierno subrayan que el Proceso de Barcelona: Unión por el Mediterráneo se propone alcanzar un futuro de paz y prosperidad compartida en toda la región mediante la ejecución de proyectos que potenciarán el flujo de intercambios de los pueblos de toda la región. En este sentido, reconocen la dimensión humana y cultural de esta iniciativa. Subrayan su compromiso de facilitar la circulación legal de personas. Insisten en que el fomento de unas oportunidades de migración legal, administradas de modo ordenado en interés de todas las partes afectadas, la lucha contra la migración ilegal y la promoción de los vínculos entre migración y desarrollo son cuestiones de interés común que deben abordarse aplicando un planteamiento global, equilibrado e integrado.

13. El Proceso de Barcelona: Unión por el Mediterráneo tendrá un carácter complementario respecto de las relaciones bilaterales de la UE con estos países ¹, las cuales proseguirán dentro de los actuales marcos políticos, tales como los acuerdos de asociación, los planes de acción de la Política Europea de Vecindad, y, en el caso de Mauritania, en el marco de la asociación con África, el Caribe y el Pacífico. Asimismo, será coherente y complementario respecto de la Estrategia conjunta UE-África. Al tiempo que complementará las actividades relativas a su dimensión regional, el Proceso de Barcelona: Unión por el Mediterráneo será independiente de la política de ampliación de la UE, de las negociaciones de adhesión y del proceso previo a la adhesión.
14. El Proceso de Barcelona: Unión por el Mediterráneo aporta un nuevo impulso al Proceso de Barcelona al menos en tres importantes aspectos:
- elevando el nivel político de las relaciones de la UE con sus socios mediterráneos;
 - aportando una apropiación compartida más profunda a nuestras relaciones multilaterales; y
 - haciendo que estas relaciones sean más concretas y visibles mediante nuevos proyectos regionales y subregionales que afecten a los ciudadanos de la región.

¹ Se trata de los siguientes países: Argelia, Egipto, Israel, Jordania, Líbano, Mauritania, Mónaco, Marruecos, la Autoridad Palestina, Siria y Túnez; Croacia y Turquía, países candidatos que negocian su adhesión a la UE; Albania, Bosnia y Herzegovina y Montenegro, candidatos potenciales a la adhesión a la UE, y Libia, invitada por la Presidencia desde la reunión ministerial de Euromed celebrada en Stuttgart en 1999.

Elevación del nivel de las relaciones

15. Los Jefes de Estado y de Gobierno acuerdan celebrar cumbres bienales. Las cumbres deberían dar lugar a una declaración política y a una preselección de proyectos regionales concretos que se pondrán en marcha. Las conclusiones deberían refrendar un amplio programa bienal de trabajo para el Proceso de Barcelona: Unión por el Mediterráneo. En las reuniones anuales de Ministros de Asuntos Exteriores se hará balance de los progresos registrados en la aplicación de las conclusiones de las cumbres, se prepararán las cumbres siguientes y, en caso necesario, se aprobarán nuevos proyectos.
16. Las cumbres deberían celebrarse alternativamente en la UE y en los países socios mediterráneos. El país anfitrión debería elegirse por consenso. Todos los países que participen en la iniciativa serán invitados a las cumbres, reuniones ministeriales y otras reuniones plenarias del Proceso de Barcelona: Unión por el Mediterráneo.
17. La Asamblea Parlamentaria Euromediterránea será la expresión parlamentaria legítima del Proceso de Barcelona: Unión por el Mediterráneo. Los Jefes de Estado y de Gobierno apoyan firmemente el fortalecimiento del papel de la Asamblea Parlamentaria Euromediterránea en sus relaciones con los socios mediterráneos.
18. La Fundación Euromediterránea Anna Lindh para el Diálogo de las Culturas, como institución euromediterránea contribuirá de manera efectiva a la dimensión cultural de la iniciativa, en cooperación con la Alianza de Civilizaciones de las Naciones Unidas.

Aumento de la apropiación compartida y de la gobernanza institucional

19. Los Jefes de Estado y de Gobierno acuerdan crear una copresidencia y deciden asimismo que se establecerá una secretaria conjunta. La participación en las copresidencias y en la secretaría estará abierta a todos los miembros del Proceso de Barcelona: Unión por el Mediterráneo.
20. Deberían mantenerse y adaptarse las estructuras actuales del Proceso de Barcelona cuando los Ministros de Asuntos Exteriores euromediterráneos aprueben nuevas modalidades.

Copresidencia

21. Los Jefes de Estado y de Gobierno establecen una copresidencia incrementará con el fin de mejorar el equilibrio y la apropiación compartida de su cooperación. Uno de los copresidentes será de la UE, y el otro, de los países socios mediterráneos. La copresidencia se aplicará a las cumbres, a todas las reuniones ministeriales, a las reuniones de altos funcionarios, a las reuniones del Comité Permanente Conjunto y , cuando sea posible, a las reuniones de expertos o ad hoc en el marco de la iniciativa.
22. En cuanto a la creación de una copresidencia,
 - por lo que respecta a la parte UE, deberá ser compatible con la representación exterior de la Unión Europea, de conformidad con las disposiciones vigentes del Tratado;
 - por lo que respecta a la parte mediterránea, el copresidente será elegido por consenso por un período de dos años no renovables.

Buena gestión institucional y Secretaría

23. Los Jefes de Estado y de Gobierno convienen en crear nuevas estructuras institucionales que contribuyan al logro de los objetivos políticos de la presente iniciativa, reforzando, en particular, la apropiación compartida, la elevación del nivel político de las relaciones euromediterráneas y el logro de la perceptibilidad por medio de proyectos.
24. Convienen en la creación de una **Secretaría** conjunta para el Proceso de Barcelona: Unión por el Mediterráneo, que desempeñará un papel fundamental en la estructura institucional. La Secretaría imprimirá un nuevo impulso a este proceso, en forma de determinación, seguimiento y promoción de proyectos y de búsqueda de asociados. La financiación y la ejecución de los proyectos se determinarán de manera individual. La Secretaría funcionará en contacto operativo con todas las estructuras del proceso, también mediante la preparación de documentos de trabajo para los órganos de decisión. La Secretaría tendrá personalidad jurídica independiente y un estatuto autónomo.
25. El mandato de la Secretaría será de carácter técnico, en tanto que el mandato político en relación con todos los aspectos de la iniciativa sigue siendo responsabilidad de los Ministros de Asuntos Exteriores y altos funcionarios.
26. El **Comité Permanente Conjunto**, con sede en Bruselas, colaborará con las reuniones de altos funcionarios y se encargará de su preparación y de su adecuado seguimiento; podrá actuar igualmente como mecanismo de reacción rápida si se plantea una situación excepcional en la región que requiera la consulta de los socios euromediterráneos.

27. Los **altos funcionarios** seguirán reuniéndose de manera regular para la preparación de las reuniones ministeriales, ocupándose entre otras cosas de determinar los proyectos a los que se vaya a prestar apoyo, de examinar y evaluar los avances del Proceso de Barcelona: Unión por el Mediterráneo en todos sus componentes, y de presentar el programa de trabajo anual a los Ministros de Asuntos Exteriores.
28. Los **pormenores del mandato** de la nueva estructura institucional y el funcionamiento de la copresidencia, así como la situación, la sede y la financiación de la Secretaría, se decidirán por consenso de los Ministros de Asuntos Exteriores en noviembre de 2008, atendiendo a conversaciones exhaustivas y propuestas presentadas por todas las partes.

Proyectos

29. El proceso de selección de proyectos se realizará en consonancia con los objetivos de la Declaración de Barcelona, concretamente, de consecución de la paz, la seguridad y la estabilidad. Los socios crearán un entorno propicio a la realización de los proyectos, atendiendo al carácter regional, subregional y transnacional de los proyectos propuestos, así como a su tamaño, pertinencia e interés para todas las partes involucradas, de conformidad con el propósito y los principales objetivos de la iniciativa. Se tendrán en cuenta su capacidad para favorecer un desarrollo equilibrado y sostenible así como la integración, la cohesión y las interconexiones regionales y subregionales, y se perseguirá su viabilidad financiera y, en particular, el máximo aprovechamiento de la financiación y la participación del sector privado. Los altos funcionarios prepararán los criterios para la selección de los proyectos que deberán aprobar los Ministros de Asuntos Exteriores.

30. Los Jefes de Estado y de Gobierno ponen de relieve el potencial que ofrece la cooperación reforzada a través del principio de proyectos de geometría variable, de conformidad con el propósito y los objetivos principales de la iniciativa. Este enfoque hará posible que los países miembros que tengan afinidades, objetivos comunes y complementariedades den un impulso al proceso y alcancen las metas de la declaración de Barcelona.

Financiación

31. El Proceso de Barcelona: Unión por el Mediterráneo movilizará medios de financiación suplementarios para la región, esencialmente por medio de proyectos regionales y subregionales. Su capacidad de atraer mayores recursos financieros para proyectos regionales, con un alto grado de coordinación de los donantes, constituirá su plusvalía, esencialmente a partir de las siguientes fuentes, entre otras: participación del sector privado, aportaciones del presupuesto de la UE y de todos los socios, contribuciones de otros países, de las instituciones financieras internacionales y de las entidades regionales, el Mecanismo Euromediterráneo de Inversión y Cooperación (FEMIP), la dotación financiera Euromed del Instrumento Europeo de Vecindad y Asociación (IEVA), así como los demás instrumentos aplicables a los países cubiertos por la iniciativa, para los que seguirán aplicándose las normas habituales de selección y de procedimiento.

Consideraciones finales

32. Los Participantes han destacado que el Proceso de Barcelona: Unión por el Mediterráneo constituye una oportunidad histórica para revitalizar el proceso de la Asociación Euromediterránea y elevarlo a un nuevo nivel. El éxito final de la iniciativa depende también de la actuación de los ciudadanos, de la sociedad civil y de la participación activa del sector privado.

33. Los Jefes de Estado y de Gobierno invitan a los Ministros de Asuntos Exteriores a que ultimen durante su próxima reunión de noviembre los pormenores de la estructura institucional de la iniciativa. Las nuevas estructuras de la iniciativa deberían ser plenamente operativas antes de finales de 2008. Todos los países participantes, así como la Comisión Europea, trabajarán en estrecha coordinación para lograr este objetivo.

ANEXO

El futuro de la región euromediterránea reside en la mejora del desarrollo socioeconómico, la solidaridad, la integración regional, el desarrollo sostenible y el conocimiento. Es menester incrementar la cooperación en sectores tales como el desarrollo de empresas, el comercio, el medio ambiente, la energía, la gestión del agua, la agricultura, la seguridad alimentaria, los transportes, las cuestiones marítimas, la educación, la formación profesional, la ciencia y la tecnología, la cultura, los medios de comunicación, la justicia y la legalidad, la seguridad, la migración, la sanidad, el refuerzo del papel de la mujer en la sociedad, la protección civil, el turismo, la planificación urbana, los puertos, la cooperación descentralizada, la sociedad de la información y los conglomerados industriales competitivos.

Asimismo, destacan la importancia del aumento de la seguridad alimentaria, sobre todo teniendo en cuenta las consecuencias del cambio climático para los cultivos alimenticios en el contexto de las medidas de desarrollo sostenible.

Se reconoce la importancia del agua: la Conferencia Ministerial Euromediterránea que se celebrará en Jordania en octubre de 2008 definirá una estrategia mediterránea del agua, que fomente la conservación de los recursos hídricos, la diversificación de los recursos de provisión de agua y la utilización eficiente y sostenible del agua.

Seguirán siendo aplicables las prioridades fijadas en el Programa Indicativo Regional de la Comisión Europea para la Asociación Euromediterránea, así como las de los futuros programas, y no se financiará ninguna posible contribución de la Comunidad a los nuevos proyectos regionales que se enumeran a continuación en detrimento de las dotaciones presupuestarias bilaterales procedentes del Instrumento Europeo de Vecindad y Asociación o del Instrumento de Preadhesión (o, en el caso de Mauritania, del Fondo Europeo de Desarrollo).

Es esencial plasmar los objetivos establecidos por la Declaración de Barcelona de 1995 y el programa de trabajo de 2005 en importantes proyectos regionales concretos. En una primera fase, se ha decidido poner en marcha una serie de iniciativas clave que se enumeran a continuación, y encomendar a la futura Secretaría que las detalle.

Descontaminación del Mediterráneo: El Mediterráneo significa cultura e historia. Pero es mucho más que un símbolo o una imagen de la región. También proporciona empleo y disfrute para sus gentes. No obstante, su calidad medioambiental ha sufrido un grave deterioro en los últimos tiempos. Con la vista puesta en el programa "Horizonte 2020", la descontaminación del Mediterráneo, incluidas las zonas costeras y las zonas marinas protegidas, en particular por lo que respecta al sector del agua y los residuos, redundará por lo tanto en un importante beneficio para las vidas y los medios de subsistencia de sus pueblos.

Grandes vías marítimas y terrestres: El Mediterráneo es un mar que une y no que separa a sus pueblos. Es también una vía principal para el comercio. La facilidad y la seguridad de acceso y de tránsito de mercancías y de personas por tierra y mar resulta esencial para mantener las relaciones y mejorar el comercio regional. Tanto el desarrollo de autopistas del mar, incluida la conexión de puertos, en toda la cuenca mediterránea, como la creación de autopistas costeras y la modernización del ferrocarril transmagrebí, aumentarán el caudal y la libertad de circulación de personas y mercancías. Debería prestarse especial atención a la cooperación en el ámbito de la seguridad y la prevención marítimas, en una perspectiva de integración global de la región mediterránea.

Protección civil: El paisaje mundial está cubierto de ejemplos de devastación provocada por catástrofes causadas por el hombre y naturales. Los efectos del cambio climático son evidentes para todos. La región mediterránea es particularmente vulnerable y está especialmente expuesta a este tipo de catástrofes. Un programa conjunto de protección civil en materia de prevención, preparación y respuesta a las catástrofes, que vincule a la región más estrechamente al Mecanismo Comunitario de Protección Civil, constituye, por consiguiente, una de las principales prioridades para la región.

Energías alternativas: Plan Solar Mediterráneo: La reciente actividad de los mercados de la energía, tanto en el ámbito de la oferta como en el de la demanda, confirma la necesidad de centrarse en las fuentes de energía alternativas. El despliegue de los mercados, así como la investigación y el desarrollo de fuentes alternativas de energía, constituyen por consiguiente una prioridad fundamental en el empeño por garantizar un desarrollo sostenible. La Secretaría estará encargada de explorar la viabilidad, el desarrollo y la creación de un Plan Solar Mediterráneo.

Enseñanza superior e investigación, Universidad Euromediterránea: Una Universidad Euromediterránea (con sede en Eslovenia) puede contribuir a la comprensión entre los pueblos y fomentar la cooperación en materia de enseñanza superior, siguiendo los objetivos del Proceso de Catania y de la primera Conferencia Ministerial Euromediterránea sobre la Enseñanza Superior y la Investigación Científica (El Cairo, junio de 2007). La Universidad Euromediterránea desarrollará programas de postgrado e investigación por medio de una red de cooperación de instituciones asociadas y de las universidades existentes en la región euromediterránea, contribuyendo así a la creación del Espacio Euromediterráneo de la Enseñanza Superior, la Ciencia y la Investigación. Se anima a los países socios a que aprovechen plenamente las posibilidades que les brindan los actuales programas de cooperación en materia de enseñanza superior, como Tempus y Erasmus Mundus, incluida la Ventana de Cooperación Exterior. Debe prestarse atención particular a la elevación de la calidad y a la garantía de la relación de la formación profesional con las necesidades del mercado laboral.

La Iniciativa Mediterránea de Desarrollo Empresarial tiene por objetivo asistir a las entidades existentes en países socios que desarrollen actividades de apoyo a las microempresas y a la pequeña y mediana empresa mediante la evaluación de las necesidades de dichas empresas, la definición de soluciones estratégicas y la facilitación a esas entidades de recursos en forma de asistencia técnica e instrumentos financieros. Se basará en el principio de apropiación compartida y se espera que sus actividades resulten complementarias de las desarrolladas por las entidades existentes que actúan en el mismo ámbito. Las contribuciones de países de ambas orillas del Mediterráneo se realizarán de forma voluntaria.

* * *